

MŁODY ŻEGLARZ

Nr 3 – MARZEC 1950 – CENA 30 ZŁ.

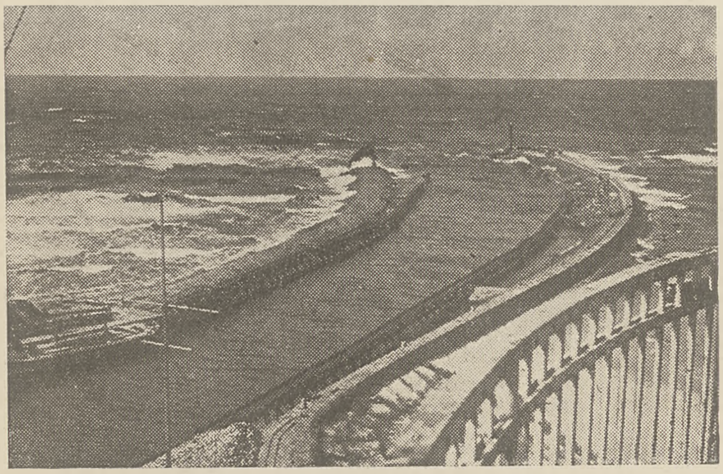
KOŁOBRZEG

wczoraj • dziś • jutro

Marzec 1945 roku był pochmurny i zasępiony. Niekiedy ciął w oczy drobnym deszczem, to znów sypał śniegiem. Był to miesiąc walk o Wybrzeże, miesiąc ostatecznej realizacji popularnego nad siną Oką, w sieleckim obozie, hasła: „Na Bałtyk". Ostatecznej — boć żołnierze I Dywizji i żołnierze I Armii W.P. realizowali je pod Lenino i na Ukrainie, nad Bugiem i Wisłą.

Ten żołnierski marzec 1945 był dziwny. Pełen huku dział i świstu pocisków, ryku czołgowych i samolotowych silników, terkotu broni maszynowej. Ten żołnierski marzec był uśmiechnięty, radosny. Wracał Macierzy starą, polską ziemię — Wybrzeże, każdym dniem swoim skracając drogę do morza. Pięćdziesiąt kilometrów.., trzydzieści.., dwadzieścia... Już...

To „już" wypadło właśnie pod Kołobrzegiem, który był wówczas centralnym punktem ewakuacyjnym uciekających w popłochu hitlerowskich niedobitków z „Wału Pomorskiego"; niedobitków lotnictwa, pułków szkolnych i uciekającej wraz z nimi ludności cywilnej. Ten ważny punkt trzeba było jak najprędzej zdobyć. Zadanie to dowództwo frontu powierzyło 3 i 6 dywizji piechoty WP, a następnie także i 4 dywizji, które wspierała własna artyleria i czołgi.



Bój o Kołobrzeg rozpoczął się 7 marca. Nie łatwo było podejść do miasta z otwartej przestrzeni, zwłaszcza, że na przedpolach wróg zbudował kilka pasów obronnych, naszpikowanych artylerią, bronią maszynową i wkopanymi w ziemię czołgami, ziejących bez przerwy ogniem.

Natarcie posuwało się brzegami Prośnicy oraz brzegiem morskim od strony północnej, napotykając na bardzo silny opór nieprzyjaciela. Najcięższe walki w obrębie miasta toczyła 3 DP, którą 11 marca wsparła 4 DP. Jednocześnie oddziały 6 DP przebiły się przez miasto w kierunku portu i latarni morskiej.

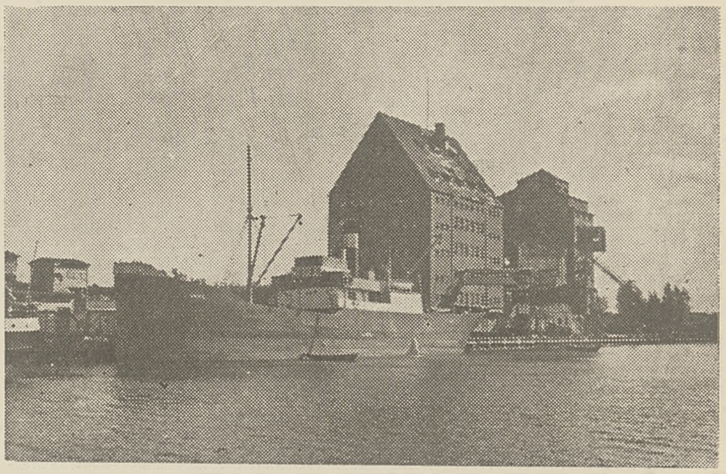
Szturm na miasto rozpoczął się po trzech dniach walk na przedpolu. Trzeba było zdobywać każdą ulicę, każdy dom, każdy załom muru. Do udziału w walkach ulicznych wprowadzono artylerię, lotnictwo, czołgi i „Katiusze". Miasto płonęło.

Oddziały hitlerowskie, składające się w większości z formacji SS, broniły się zaciekle, próbując stale kontrataków, które jednak, dzięki bohaterstwu naszego żołnierza i wydatnej pomocy radzieckich towarzyszy broni, kończyły się zawsze niepowodzeniami atakujących i ich wielkimi stratami.

Ale śmierć nie oszczędzała też zwycięzców. Kiedy dnia 18 marca po jedenastu dniach walk, zatrzepotała nad twierdzą Münde i nad portem biało-czerwona bandera, a stojący na brzegu żołnierze, ze wzruszeniem i łzami w oczach ślubowali bronić polskiego Bałtyku, nie wszystkim sądzone było dożyć tej pięknej chwili. Wielu towarzyszy broni, polskich i radzieckich żołnierzy, zabrakło w stojących nad brzegiem szeregach. Ich to krwią bohaterską zmazana została na zawsze nazwa „Kolberg", a wróciła prastara, polska — Kołobrzeg.

✸

Jakże ciężko było Kołobrzegowi zaczynać nowe życie! Miasto w ogromnej większości zniszczone, pełne rozbitego sprzętu wojennego, zaminowane, port pełen wraków najróżniejszego autoramentu, ze zniszczonymi nabrzeżami, pozbawiony magazynów, urządzeń przeładunkowych, martwy. Ktokolwiek przejeżdżając tędy, zobaczył te ruiny i zgliszcza, komu uderzyła w uszy panująca tu cisza, tak dziwna po wielkomiejskim gwarze, zawracał. Lecz zawracali tylko słabi, żądni łatwego, dużego zysku, szukający możliwości szybkiego wzbogacenia się. Takich ludzi Kołobrzeg nie potrzebował i nie potrzebuje. Za to ci wszyscy, zaprawieni w walce z życiowymi przeciwnościami, nierzadko zdemobilizowani frontowi żołnierze, nie lękający się ciężkiej pracy w pierwszym najtrudniejszym okresie, zostali. Zostali, i zakasawszy rękawy, zabrali się do roboty.



Z ulic ginął gruz, z terenu portu usuwano wszystko, co przeszkadzało odbudowie. Nurkowie polscy i radzieccy oczyścili wody portowe z wraków i min, a ekipy specjalistów zabrały się do odbudowy nabrzeży i falochronów. Wolą i pracą swych nowych mieszkańców Kołobrzeg zaczynał żyć.

Najradośniejszym dniem miasta stał się dzień 20 marca 1948 roku, kiedy uruchomiono i otwarto dla żeglugi kołobrzeski port handlowy. Uroczystość zbiegła się z 3 rocznicą oswobodzenia miasta. Od tej chwili Kołobrzeg począł się coraz lepiej rozwijać. Przez port popłynął życiodajny strumień czarnego, śląskiego węgla, rybacy z przedsiębiorstwa „Arka", a później i „Barka" stworzyli tu swoje bazy zaopatrzeniowo - wyładunkowe, rozwijać się poczęło przetwórstwo rybne, ruszyła stocznia rybacka.

Mimo najpóźniejszego uruchomienia Kołobrzegu, po Ustce i Darłowie, nie tylko dogonił on w przeładunkach swych poprzedników, ale począł ich nawet wyprzedzać, nierzadko o kilka tysięcy ton miesięcznie. Wykonał też swe zobowiązania w ramach planu 3-letniego.

✸

Zarówno miasto, jak i port są nadal w odbudowie, przygotowując się do wykonania w swoim zakresie nowego planu, planu 6-letniego. Jakież będzie to „Jutro" portu kołobrzeskiego i jego najbliższego regionu?

Dotychczas w obrotach Kołobrzegu i pozostałych małych portów, czołową rolę odgrywał węgiel. Był to „zastrzyk odżywczy" dla miasta i regionu. Lecz nie może on być stale stosowany. Toteż port kołobrzeski stanie się portem drobnicowym. Stąd właśnie, podobnie jak z Ustki i Darłowa, kierować będziemy nasz eksport bałtycki zboża, ziemniaków - sadzeniaków, cukru, soli, nasion, przetworów hodowlanych i owocowych, drzewa i wyrobów drewnianych.

Najlepszą podstawą rozwojową Kołobrzegu będzie aktywizacja jego zaplecza. Znajdzie tu doskonałe warunki rozwojowe przemysł przetwórstwa rolnego (gorzelnie, krochmalnie, cukrownie), przetwórstwo mięsne, mleczarskie i rybne, przemysł drzewny, ceramiczny, papierniczy.

Produkcja tych wszystkich gałęzi przemysłowych zaspokoi nie tylko własne potrzeby, ale stworzy poważne możliwości eksportowe, a co za tym idzie, przyczyni się do dalszego, poważnego rozwoju Kołobrzegu.

✸

Mieszkańcy miasta, których stale przybywa, zdali już egzamin swej sprawności, toteż można się spodziewać, że potrafią oni wykonać i te zadania, które ich czekają. Tak jak nie zawiedli w pamiętne dni marca 1945 roku, jak potrafili wrócić temu prastaremu miastu życie, potrafią pokonać wszelkie trudności na drodze rozwoju Kołobrzegu w nowych warunkach Polski budującej Socjalizm.

S. WOLIŃSKI

(fot. K. Komorowski)

NA OKŁADCE: Nowy polski drobnicowiec „Warszawa" na krótko przed wodowaniem (patrz reportaż na str. 6)

fot. A. Kwiatkowski



Uczestniczyliśmy niedawno w uroczystości wodowania naszego nowego drobnicowca „Warszawa". Uroczystość tę charakteryzował fakt, że odbyła się ona jak normalne, częste zjawisko w życiu naszych stoczni. Grupa robotników, inżynierów, studentów i dziennikarzy, kilku przedstawicieli władz administracyjnych, partyjnych i związkowych — i to już wszystko. „Wodowanie dużych jednostek morskich staje się dla nas chlebem powszednim. Niedługo już przyjdzie czas, że co miesiąc będziemy wypuszczać nowy statek" — powiedział pracownik stoczni Henryk Pawełczyk.

Tak, to racja — sukcesy naszej gospodarki, sukcesy możliwe dzięki nowemu stosunkowi człowieka do wykonywanej pracy, zrosły się z naszym życiem. Bez nich nie możemy sobie wyobrazić dalszego rozwoju, postępu techniki i wzrostu stopy życiowej.

Na apel przodującego górnika kopalni „Polska" — Markiewki — cały kraj obiegła fala zobowiązań produkcyjnych nowego typu. Chodzi bowiem o to, że produkowanie l e p i e j i p r ę d z e j — czego wymaga się od socjalistycznego współzawodnictwa pracy — możliwe jest do osiągnięcia przy zobowiązaniach długoterminowych, co daje jednocześnie trwałą podstawę dla przedterminowego zrealizowania planu 6-letniego.

Jednym z pierwszych zakładów produkcyjnych na Wybrzeżu, który podjął apel Markiewki, była Stocznia Gdańska. „W zrozumieniu odpowiedzialności, która ciąży na klasie robotniczej w realizowaniu planu sześcioletniego, robotnicy Stoczni Gdańskiej idą w ślady tow. Markiewki i przyjmują długofalowe zobowiązania" — mówi między innymi rezolucja stoczniowców.



Robotnik świadomy swojej roli budowniczego Polski Ludowej — nie jest już tylko automatem wykonującym powierzoną mu pracę. Prawdziwym sukcesem dla socjalistycznego stylu pracy na Wybrzeżu, który ogarnia coraz szersze masy, była pierwsza narada racjonalizatorów w Szczecinie. Osiągnięcia w tej dziedzinie przekroczyły wszelkie oczekiwania, dając państwu oszczędności sięgające setek milionów złotych. Sami tylko racjonalizatorzy portu węglowego w Szczecinie zgłosili w roku ubiegłym 137 pomysłów, których zastosowanie zaoszczędziło państwu około 150 mil. złotych. W całym resorcie Ministerstwa Żeglugi zarejestrowano ogółem ponad 1 000 pomysłów racjonalizatorskich.

Dawno minęły czasy, gdy robotnicy portowi wyczekiwali w długich kolejkach na wezwanie do jakiejkolwiek pracy. Dziś nowa forma organizacyjna portów sprawiła, że postój statków został skrócony o 20%, skoordynowano dostawę towarów masowych, a urządzenia przeładunkowe zwiększyły wydajność o 25%.

Na szczególną uwagę zasługuje czyn robotników portowych w Nowym Porcie, którzy — stosując nowy system pracy — wyładowali w ciągu 137 godzin ładunek statku radzieckiego „Dimitrij Pożarskij". Norma przeładunkowa dla tego statku wynosiła 218 godzin.

Uroczyste zakończenie IV etapu morskiego współzawodnictwa pracy stało się manifestacją na cześć socjalistycznego stylu pracy. Z jednostek pełnomorskich pierwsze miejsce we współzawodnictwie zdobył s/s „Hel". Zdobył oczywiście dzięki zespołowej, skoordynowanej pracy całej załogi.

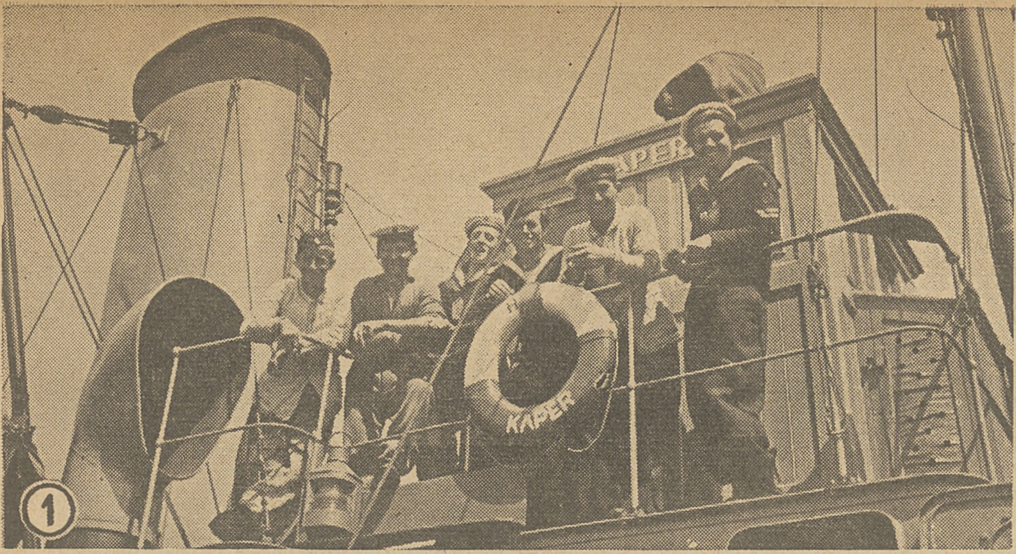
„Przyrzekam w imieniu naszej załogi w 1950 r. walczyć o całkowitą likwidację awarii" — powiedział jeden z nagrodzonych przodowników, mar. Matwiejuk — „Która załoga pójdzie za nami?"

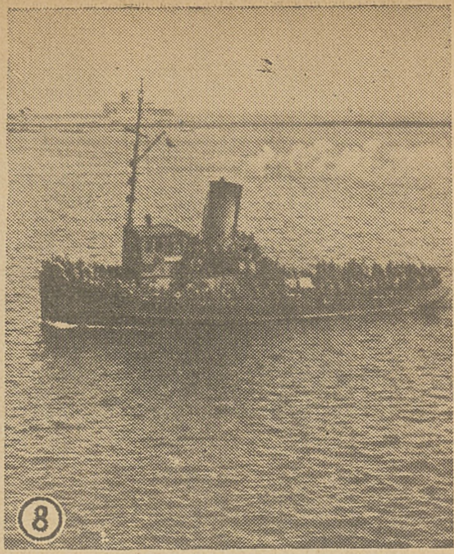
Następnie szyper Gic z traulera „Saturnia" wezwał załogi wszystkich kutrów i traulerów do walki o bezawaryjność w 1950 r., a szyper Kreft do zobowiązań długofalowych przy połowach. Przemawiali dźwigowi, robotnicy i majstrzy a wezwania ich przyjmowane były entuzjastycznie przez zebranych na sali pracowników morza. Współzawodnictwo pracy na Wybrzeżu weszło w nowy etap.

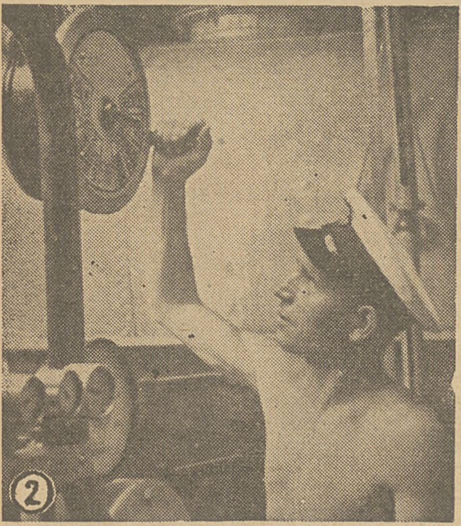
Robotnik i marynarz, trymer i dźwigowy — wszyscy oni zdają sobie sprawę, że polityka klasy robotniczej dąży przez zwiększenie produkcji i obniżenie jej kosztów, do rozbudowy gospodarki Polski Ludowej, a tym samym do podniesienia stopy życiowej mas pracujących i wzmocnienia Obozu Pokoju.

W walce tej o lepsze rezultaty pracy naszych portów, żeglugi, o realizację naszego planu gospodarczego na odcinku morskim powinna wziąć jak najszerszy udział młodzież zrzeszona i niezrzeszona, młodzież pracująca i ucząca się. Przez młodzieżowe współzawodnictwo pracy, przez współzawodnictwo w nauce, przez przyjmowanie długofalowych zobowiązań. Akcję tę możemy już zaobserwować zarówno wśród młodzieży w większych zakładach pracy jak i w uczelniach, ale powinna ona przyjąć jeszcze szersze rozmiary — co w związku z tygodniem SFMD nie wątpimy, że nastąpi.

„JEST DLA NAS SPRAWĄ HONORU I DUMY NARODOWEJ — powiedział Prezydent Bolesław Bierut — ABY KROCZYĆ W PIERWSZYCH SZEREGACH ARMII BOJOWNIKÓW O POSTĘP, O POKÓJ, O WOLNĄ, ROZUMNĄ, TWÓRCZĄ, SZCZĘŚLIWĄ PRZYSZŁOŚĆ ŚWIATA."









SZARZY POMOCNICY

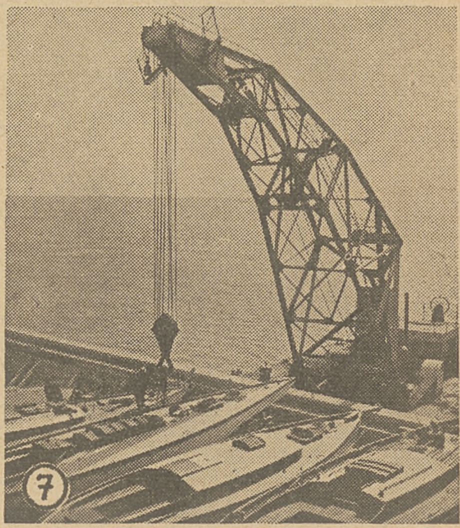
Flota wojenna to nie tylko jednostki bojowe — potężne pancerniki, szybkie krążowniki, zwinne niszczyciele, kąśliwe ścigacze czy tajemnicze okręty podwodne. Nawet gdy pomyślimy jeszcze o pracowitych trałowcach czy białych zgrabnych jednostkach szkolnych — to nie będzie wszystko. Flota wojenna — to również holowniki, zbiornikowce, krypy ropowe i amunicyjne, transportowce, krypy nurkowe, jednostki ratownicze, lodołamacze, motorówki najprzeróżniejszego autoramentu, dźwigi pływające i wiele jeszcze innych cichych szarych jednostek.

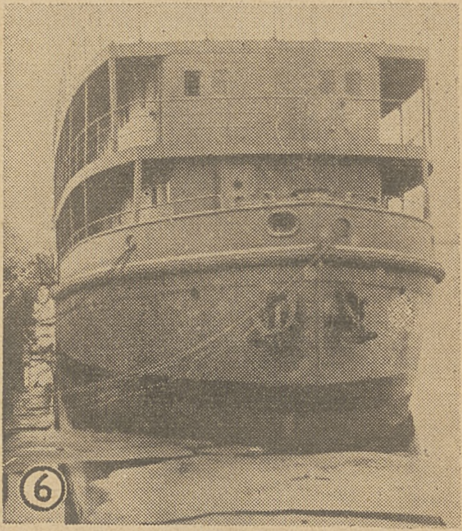
Nasza flota, tak jak każda inna, posiada w swym składzie znaczną liczbę najróżnorodniejszych jednostek pomocniczych. Nie wie się o nich zbyt wiele — toteż postanowiliśmy nasz kolejny fotoreportaż z życia Marynarki Wojennej — poświęcić właśnie im. Spójrz Czytelniku, na zdjęcie 1 i 2. Ci marynarze — to ludzie z jednostek pomocniczych. Dla nich nie ma okresów odpoczynku. O każdej porze dnia czy nocy muszą być gotowi do natychmiastowego wykonania zadania, od którego zależy nieraz całość cennych okrętów bojowych czy nawet życie ludzkie. Pamiętamy wszak dzielną załogę holownika ,,Mistrz'', która latem ubiegłego roku uratowała większość pasażerów z tonącego statku ,,Anna''.

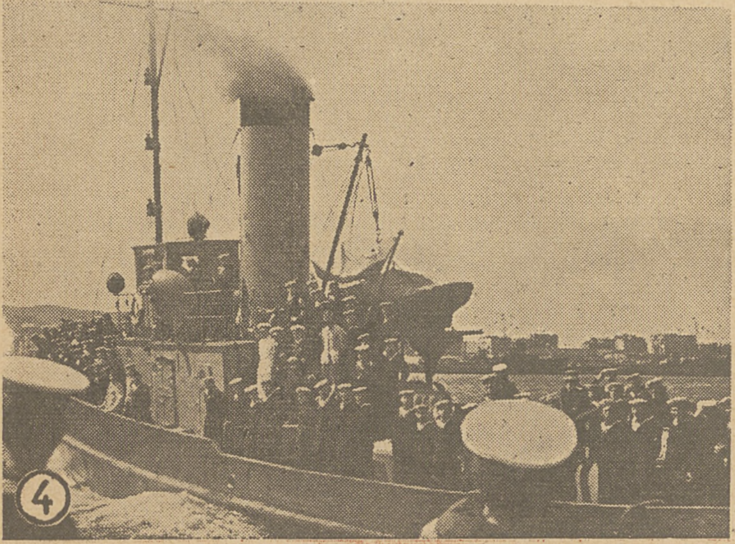
Do jednostek pomocniczych należy m. inn. np. barka motorowa dla ekip nurków Mar. Woj. (zdj. 3). Ci nurkowie w wielu wypadkach przyczynili się do przyspieszenia prac nad odbudową naszych portów — wydobywając wraki, odminowując falochrony, usuwając amunicję i sprzęt wojenny zalegający dna naszych basenów portowych. Holowniki Marynarki Wojennej — popularny ,,Mistrz'', ,,Kaper'' (zdj. 4), ,,Żeglarz'' i inne — wypełniają dzień w dzień szereg różnorodnych, trudnych nieraz zadań: ułatwiają manewrowanie dużym jednostkom, holują barki, krypy i tarcze strzelnicze, przewożą ludzi i zaopatrzenie. Motorówka ,,Wesoła'' widoczna na zdj. 5 jest przedstawicielką licznej rodziny jednostek tego typu. Od zupełnie małych do wielkich barkasów motorowych włącznie — wszystkie one pełnią pracowitą, żmudną służbę polegającą na przewozie rozkazów, ludzi, mniejszych ładunków zaopatrzenia itp. Ciekawym rodzajem jednostki pomocniczej jest tzw. ,,koszarka'' (zdj. 6) — służąca jako pomieszczenie mieszkalne dla załóg małych okrętów, na których marynarze stale nie zamieszkują.

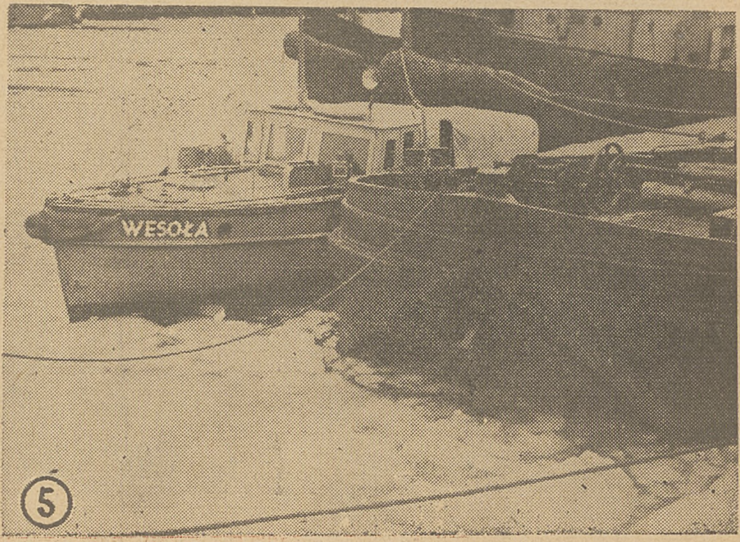
Jednostki pomocnicze naszej Marynarki Wojennej starają się służyć w miarę potrzeby oraz możności — także i ,,cywilom''. Oto na zdj. 7 — dźwig pływający Mar. Woj. wypożyczany rokrocznie klubom żeglarskim dla wystawienia po sezonie na ląd wzgl. dla wodowania wiosną jachtów. Na zdj. 8 widoczny jest holownik oblepiony ludźmi niczym plaster miodu przez pszczoły. To junacy z ,,Służby Polsce'' zwiedzają jeden z naszych portów, korzystając z uprzejmości Marynarki Wojennej.

fot. WAF-Uklejewski (5), K. Komorowski (3)











NIEZAPOMNIANE dni

Nocami niebo czerwieniło się łuną i huczał daleki, głuchy bas artylerii. Odgłosy te znaczyły, że front zbliżał się i przesuwał na zachód. Ci, którym udało się usłyszeć komunikaty z Moskwy i Lublina, wiedzieli jednak znacznie więcej. Wiedzieli, że na Mazurach wróg został rozgromiony i przyparty do morza, a rozbudowujący się klin, który odciął Pomorze, bierze w cęgi wybrzeże Zatoki Gdańskiej z jej głównymi portami — Gdynią i Gdańskiem. Mówiąc zaś o sukcesach Armii Zwycięstwa, wspominano często nazwisko jednego z dowódców, którego wojska oswobodziły Warszawę, a teraz niosły wyzwolenie polskiemu Wybrzeżu. Nazwisko to brzmiało: ROKOSSOWSKI...

Dnia 8 marca 1945 roku na szosie wiodącej z zachodu do Wejherowa — ukazał się pierwszy czołg typu T-34. Szosą szedł jakiś staruszek. Poza nim nie było wokół nikogo. Czołg zatrzymał się koło wędrowca, a z odchylonej klapy w wieżyczce ukazała się głowa w skorzanej kominiarce i padło pytanie:

— Ojcze, a daleko jeszcze do Gdyni?

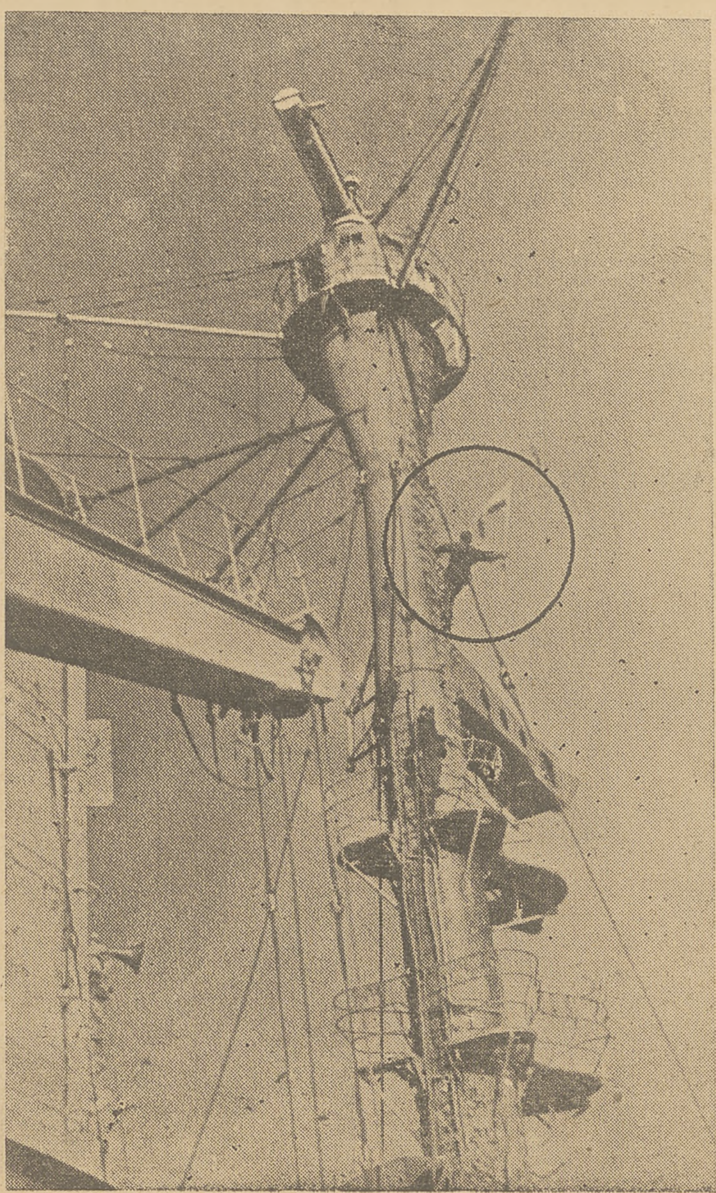
Po trzech dniach koncentracji sił nastąpiło natarcie na Wejherowo. Po uprzednim przygotowaniu artyleryjskim ruszyły do szturmu trzy brygady pancerne — dwie radzieckie (czterdziesta i czterdziesta pierwsza) oraz jedna polska (im. „Bohaterów Westerplatte"). Wejherowo zostało zdobyte. Nic nie powstrzyma już Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego od osiągnięcia wybrzeża. W ustawicznych bojach z wrogiem dnia 25 marca czołgi radzieckie i polskie wjeżdżają na Witomino. Radziecka piechota rozwija się do natarcia i opanowuje Orłowo.

Na Zatoce Gdańskiej kluczą zespoły niemieckich niszczycieli i okrętów pomocniczych. Wśród nich dominuje sylwetka „Leipziga". Silny ogień z morza utrudnia posuwanie się piechocie. Hitlerowcy jednak powoli ustępują. Załadowane uciekającymi wojskami statki stają się ofiarami radzieckiego lotnictwa morskiego i dywizjonów ścigaczy. Już czołgi z orłami i gwiazdami wjechały na ulicę Świętojańską. Tu i tam kryją się jeszcze po bramach ostatni żołnierze hitlerowscy. Dym snuje się ulicami, wszędzie pełno rozbitego szkła, cegieł i porzuconego rynsztunku. Saperzy radzieccy przeszukują dom za domem w poszukiwaniu min. W porcie słychać donośne eksplozje. To faszyści wysadzają mola i nabrzeża, po czym wycofują się na Kępę Oksywską.

Równocześnie trwa walka o Gdańsk. Całe miasto płonie, a na wąskich, średniowiecznych uliczkach toczy się zacięty bój. Kilka polskich czołgów mija Wysoką Bramę i wjeżdża na Długi Rynek. Nie dojechawszy do Zielonej Bramy, czołgi zatrzymują się. Ktoś mówi, że to właśnie tu, obok płonącego ratusza, winien stać osławiony Dwór Artusa. U wejścia do niego mają się znajdować płaskorzeźby dwóch królów polskich — Zygmunta III i Władysława IV. Zaoliwieni i zasmoleni od dymu czołgiści rozglądają się dookoła. Nagle widzą — jest... Kremowa fasada o wysokich, holenderskich oknach. Wewnątrz niestety — dymiące zgliszcza, ale płaskorzeźby zachowane doskonale. Ktoś wydobywa z czołgu biało - czerwoną flagę narodową. Ktoś inny chwyta ją i zaczyna po kratach okien drapać się w górę. Chwilami niknie nawet w chmurze dymu, ale pnie się dalej. Niedaleko wyją „Katiusze", gdzieś wali co chwila jakieś działo... Na Długim Rynku kilkunastu żołnierzy polskich i radzieckich patrzy ku szczytowi fasady Dworu Artusa. Usmolony czołgista już tam jest. Mocuje się z drzewcem od flagi — aż wreszcie udaje mu się pracę wykonać pomyślnie. Na dole wszyscy salutują... Na szczycie fasady, zasłaniana chwilami chmurami dymu pożarów, łopoce biało - czerwona flaga...

Historyczny moment zawieszenia polskiej flagi na maszcie nawpół zatopionego w oswobodzonej Gdyni pancernika niemieckiego „Schleswig-Holstein", tego samego, który rozpoczął we wrześniu 1939 działania wojenne bombardowaniem Westerplatte.

fot. F. Staszewski

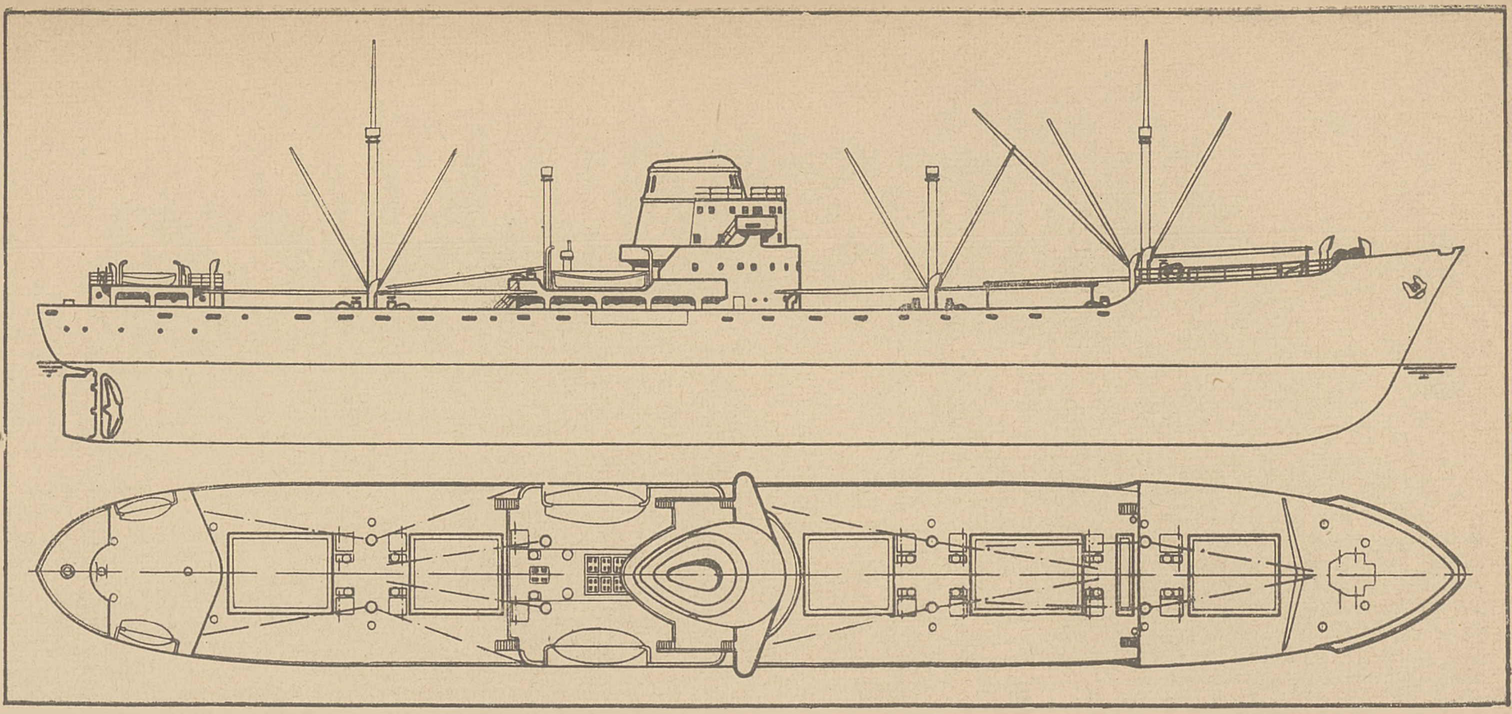


W tym samym czasie zjawiają się na przedmieściach Gdańska polscy marynarze. Przywędrowali tu dalekim szlakiem. Niejeden widział morze ostatni raz w pamiętnym wrześniu 1939... Ale to zbyt ponure aby teraz wspominać. Chłopcy są uśmiechnięci, pełni zapału i rwą się do walki. Na chwilę tę czekali od samego momentu sformowania batalionu morskiego w Lublinie. Właśnie jedna kompania tego batalionu ma wspierać natarcie radzieckich wojsk na Westerplatte... Dotąd jedynie symboliczna nazwa — teraz urealnia się.

5 kwietnia radzieckie wojska oczyszczają całkowicie Kępę Oksywską od nieprzyjaciela. W dniu następnym uroczyście podniesiona zostaje flaga narodowa na gmachu Zarządu Miejskiego w Gdyni.

Jeszcze snują się dymy pożarów, jeszcze huczy artyleria Helu, znajdującego się w rękach faszystów. Kilkakrotnie zjawia się pod osłoną mgły „Leipzig", atakując Nowy Port. Te wypady kończy jednak akcja radzieckiego lotnictwa morskiego, a kapitulacja Helu przypieczętowuje wyzwolenie Pomorza.

I wówczas — pewnego słonecznego, majowego dnia, opuścił zdewastowany port w Gdyni mały, uzbrojony kuter pilotowy o egzotycznej nazwie „Korsarz" — pierwszy okręt odradzającej się — Ludowej Polski. Na wybrzeżu, pośród rumowisk, pogiętych szkieletów dźwigów i zdewastowanych nabrzeży, zjawili się robotnicy. Ujęli twardo oskardy i szpadle i rozpoczęli wspaniały czyn Wielkiej Odbudowy. Wiedzieli, że odbudowują dla siebie. Tym razem miał to być ich własny, ludowy port, miała to być ich, robotnicza czerwona Gdynia...



NOWA, PIĘKNA »WARSZAWA«

Pierwsza „Warszawa" w naszej flocie pełnomorskiej był to stary parowiec pasażerski towarzystwa „Polbryt", który w latach trzydziestych utrzymywał regularne połączenie pomiędzy Gdynią a Le Havre. Zatonął po bohatersku na morzu Śródziemnym w roku 1941, przewożąc posiłki dla Tobruku. Druga „Warszawa" — motorowiec pasażerski — żywot miała krótki: budowana dla Polski na stoczni holenderskiej wpadła w 1940 roku w ręce niemieckie i w toku działań wojennych poszła na dno Zatoki Kilońskiej. W ubiegłym roku wrak drugiej „Warszawy" wydobyty został przez polską ekipę ratowniczą i przeprowadzony na Stocznię Gdańską. W wyniku ekspertyzy fachowców wymontowano z niego doskonale zachowaną maszynę napędową a wypalony do cna kadłub przeznaczono na złom.

Trzecia „Warszawa" — nowoczesny, piękny drobnicowiec — wykonana całkowicie na polskiej stoczni, rękoma polskich robotników — spłynęła na wodę 11 marca 1950. Jest to pierwsza jednostka z serii drobnicowców opracowanych specjalnie dla obsługi linii tzw. lewantyńskiej, łączącej porty nasze z Bliskim Wschodem. Prototypem dla nowych motorowców są bliźniaki „Lewant" i „Lechistan" — od lat już na tej linii pod polską banderą pływające. Nowa „Warszawa" ma, jak widać na zdjęciach i rysunku, nowoczesny aerodynamiczny kształt nadbudówek, przy czym niektóre pomieszczenia znajdują się w... kominie, wybudowanym raczej dla tradycji niż dla potrzeby. Nośność „Warszawy" wynosić będzie 4 000 ton. Ma ona 114 metrów długości, 14,7 metrów szerokości, ponad 6 metrów zanurzenia. Silnik napędowy — Sulzer, podobny jak na „Batorym" — posiadać ma 3 800 KM mocy i zapewni przy pełnym obciążeniu szybkość nie mniejszą niż 14 węzłów. Część ładowni zaopatrzona zostanie w urządzenia chłodnicze.

Spuszczenie na wodę „Warszawy" odbyło się w zwykły roboczy dzień. Nikt nie myślał urządzać święta. Wodowanie nowych statków stało się dla naszych stoczni sprawą powszednią. Matka Chrzestna — Józefa Marszałek, frezer, przodownica pracy Stoczni Gdańskiej, wyrabiająca na dwóch frezarkach 149% normy — ujęła w mocną dłoń tradycyjną butelkę szampana.

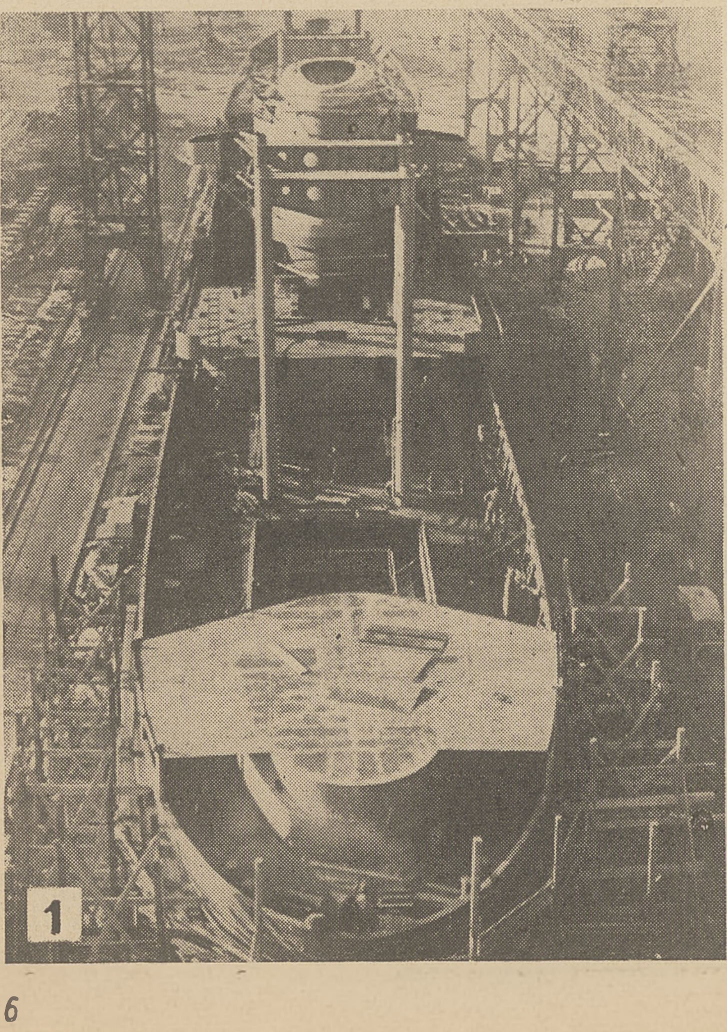
— W IMIENIU MAS PRACUJĄCYCH POLSKI LUDOWEJ DAJĘ CI IMIĘ „WARSZAWA"! NIEŚ CHWAŁĘ OJCZYZNY NASZEJ NA WODY SWIATA! — rozlega się poważny głos Matki Chrzestnej. Butelka z trzaskiem rozbija się o smukły, sterczący w niebo dziób. W tej samej niemal sekundzie kadłub, pchnięty przez prasy hydrauliczne, rusza z miejsca i sunie coraz to szybciej w dół, ku wodzie. Orkiestra gra hymn narodowy. Zrywają się okrzyki i oklaski.

Polskiej Flocie Handlowej przybyła nowa, piękna jednostka!

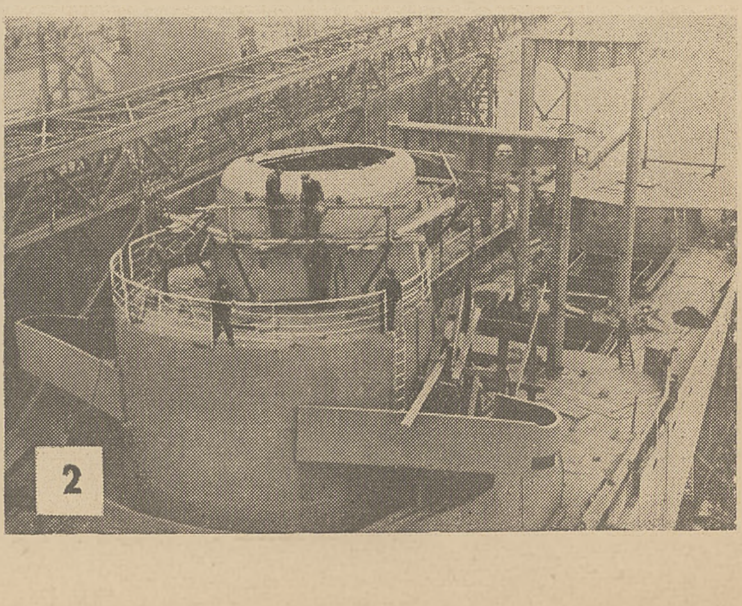
Jotem

Objaśnienia do zdjęć: 1) m/s „Warszawa" na pochylni, krótko przed wodowaniem; 2) widok na nowoczesne w linii śródokręcie „Warszawy"; 3) gotów do wodowania; 4) fragment konstrukcji płóz do wodowania statku, pod częścią dziobową kadłuba; 5) Matka Chrzestna „Warszawy" — Józefa Marszałek; 6) „Warszawa" po spłynięciu na wodę.

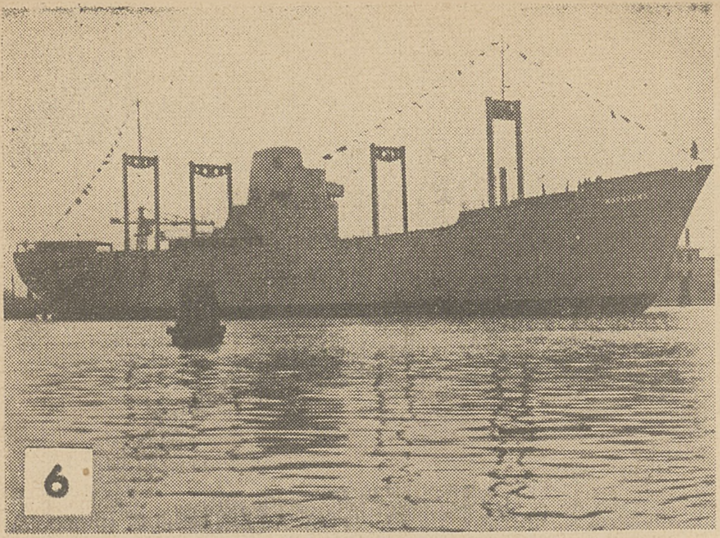
wszystkie zdjęcia — A. Kwiatkowski



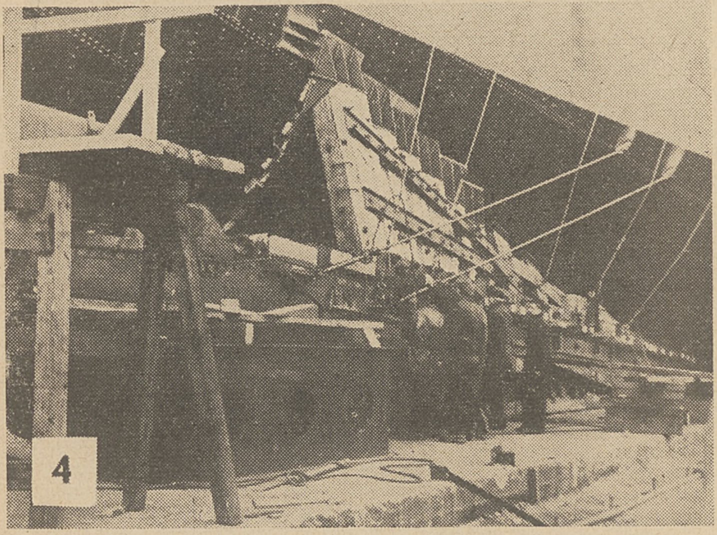
1

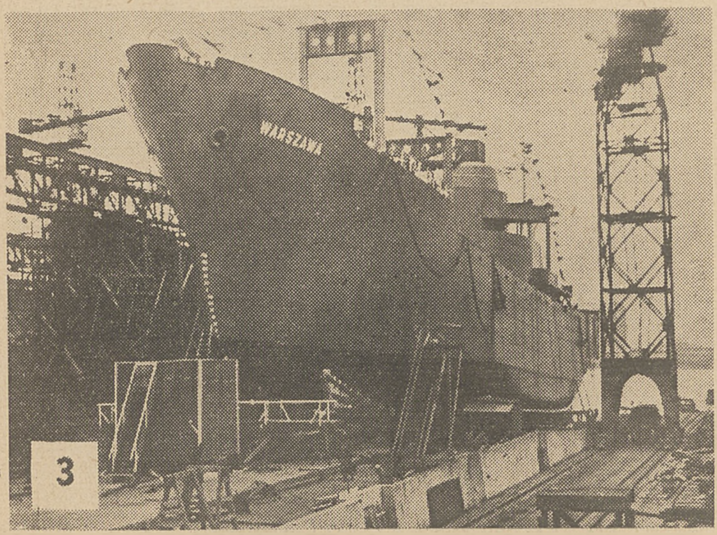


2









WODOWANIE STATKU

Statek budowany jest nie bezpośrednio na betonie pochylni, lecz na potężnych kozłach z drzewa i stali ustawionych trzema rzędami pod jego dnem. Budowa odbywa się w ten sposób, że statek skierowany jest rufą w stronę wody. Przy wodowaniu zaokrąglona rufa stawia bowiem w wodzie większy opór niż ostry dziób i przez to wpływa hamująco na szybkość wodującej jednostki. Jest to bardzo ważne ze względu na ograniczoną zwykle odległość krańca pochylni od przeciwległego brzegu kanału, rzeki lub tp.

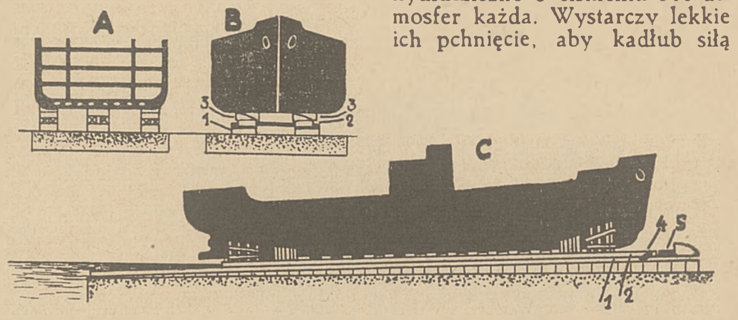
Kiedy kadłub statku gotowy jest już do wodowania (nie zakłada się oczywiście ani steru, ani śruby — czyni się to dopiero później — na doku) między kozły, na których spoczywa, wsuwa się prowadnice zwane też torami ślizgowymi i zamocowuje się je do specjalnych stalowych uchwytów zabetonowanych na pochylni. Prowadnice ustawiane są od siebie zazwyczaj w odległości równej $^{1}/_{3}$ szerokości statku i ciągną się od dziobu statku aż do krańca pochylni pozostającego pod wodą. Od góry prowadnice ograniczone są po brzegach listewkami i tworzą rodzaj płytkich rynien, które się wypełnia na grubość 1 centymetra specjalnym smarem ułatwiającym późniejsze ześlizgnięcie się statku. Smar taki składa się z parafiny, łoju, szarego mydła i towotu.

Z kolei ustawia się na prowadnicach i wsuwa pod kadłub płozy dębowe skręcone śrubami i na całej swej długości wzmocnione żelaznymi listwami. Pomiędzy płozy zakłada się poprzeczne belki, ściągając je odpowiednimi śrubami i w ten sposób stwarza się rodzaj potężnych sań niemal tak długich jak stojący ponad nimi na kozłach kadłub. Na płozach, na całej ich długości kładzie się w miejscach, gdzie wypadają wręgi statku, po dwa kliny, jeden na drugim, wierzchołkami w przeciwne strony. Na klinach tych spoczywają dalsze potężne belki i podpory dostosowane odpowiednio do kształtu dna statku. W okolicach dziobu i rufy podpory te są znacznie rozbudowane w górę, sięgając prawie $^{1}/_{3}$ wysokości kadłuba i tworząc coś w rodzaju kołysek. Wszystko to jest zespolone w jedną całość listwami i śrubami oraz zmocowane z kadłubem linami a nawet prowizorycznie z nim zespawane (patrz obok zdj. 4).

Teraz trzeba wybić spod kadłuba kozły, na których był budowany i osadzić statek na saniach. Do tego celu służą owe ułożone parami kliny, które przy pomocy specjalnie skonstruowanej poziomej „baby" dobija się stopniowo — przez co kadłub wraz z górną częścią sań unosi się nieco w górę, akurat na tyle, aby można było wybić spod niego kozły.

Żeby po wyjęciu kozłów statek nie spłynął wraz z saniami przedwcześnie na wodę — płozy od strony dziobowej zakończone są potężnymi łapami sczepionymi z tzw. stoperami czyli dźwigniami mechanicznymi, których zadaniem jest utrzymanie kadłuba na pochylni aż do właściwego momentu. Dla wszelkiej pewności, aż do chwil na krótko przed wodowaniem, płozy unieruchamiane są dodatkowo 6 grubymi, stalowymi linami o średnicy 40 milimetrów i wytrzymałości 25 ton każda.

W momencie wodowania zwalnia się równocześnie stopery, przez wybicie klinów zabezpieczających (liny zdjęte są już uprzednio) i włącza zainstalowane przed dziobem dwie prasy hydrauliczne o ciśnieniu 300 atmosfer każda. Wystarczy lekkie ich pchnięcie, aby kadłub siłą swej bezwładności począł się zsuwać po pochylni coraz szybciej i szybciej — gładko sunąc płozami po obficie nasmarowanych prowadnicach.

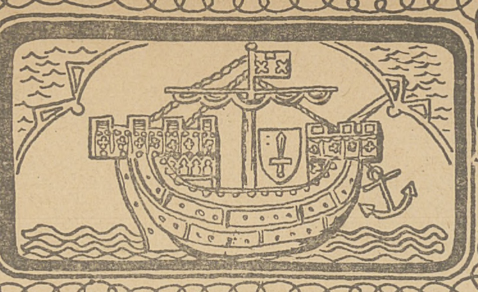


Rysunek A przedstawia statek w budowie. Widoczne są trzy rzędy kozłów, na których konstruuje się kadłub. Rysunki B i C przedstawiają statek przygotowany do wodowania: prowadnice oznaczone są cyfrą — 1, płozy — 2, kliny — 3, stoper — 4 a prasy hydrauliczne — 5.

Moment, kiedy rufa statku „złapała już pływalność", a dziób znajduje się jeszcze na pochylni — jest bardzo groźny dla kadłuba, gdyż grozi jego przełamaniem się pośrodku, w miejscu pozbawionym przejściowo oparcia. Sytuacja taka musi być brana pod uwagę przez konstruktorów. Po spłynięciu na wodę — rozpęd statku hamuje się rzucając z pokładu kotwice. Sanie — o ile same nie odpadną po wodowaniu — odczepia się od kadłuba bez żadnych specjalnych kłopotów.

Opisany powyżej sposób wodowania, stosowany jest z powodzeniem przez polskie stocznie. Jest on bardzo prosty i pewny. Do samego wodowania potrzeba tylko 7 ludzi i wystarczy 5 minut czasu. Projektuje się tak ten sposób zmodyfikować, aby wodowanie następowało za prostym włączeniem dźwigni przez matkę chrzestną na trybunie.

HENRYK PAWEŁCZYK



HISTORIA ŻEGLUGI

Druga z kolei wyprawa na oglądanie statków przeszłości zaprowadzi nas w okres średniowiecza. Zanim wyruszymy w te odległe czasy — rozważmy, czym się one różnią od poprzedzającego je okresu starożytności. Gdy poznamy bowiem sens przemian zasadniczych — tym jaśniej wystąpią przed nami przyczyny przemian w interesującej nas dziedzinie żeglugi.

Starożytność — to czasy niewolnictwa. Kres tej epoce położyła wielka rewolucja niewolników w opartym na niewolnictwie państwie rzymskim i zalew tego państwa przez nowe, barbarzyńskie, wolne ludy. Po początkowym okresie spustoszenia i upadku kultury zaczął się tworzyć nowy ustrój zbudowany na poddaństwie i wyzysku chłopa — feudalizm. Powstały i rozwinęły się miasta, w których pod koniec średniowiecza narodziły się elementy gospodarki kapitalistycznej.

Przemiany te, kształtując wszystkie przejawy życia, odbiły się również na rozwoju żeglugi. Z góry już możemy powiedzieć, że starożytny statek wiosłowy poruszany wysiłkiem setek niewolniczych rąk musi po zawaleniu się niewolniczego ustroju ustąpić jakimś nowym formom. Nie narodziły się one od razu i nie wyparły natychmiast form poprzednich. Przez kilka pierwszych wieków po upadku państwa rzymskiego trwał zastój w żegludze uprawianej w niewielkim zakresie na M. Śródziemnym. Jednak w tym samym czasie daleko na północy istniało i rozwijało się nowe ognisko sztuki żeglarskiej i sztuki budownictwa okrętowego. Zapewne domyślacie się, że mamy na myśli skandynawskich Wikingów.

Statki Wikingów należałoby nazywać raczej łodziami, ponieważ nie posiadały pokładu. Wprawdzie wyposażone były w wiosła — po kilkanaście z każdej burty, ale równorzędne znaczenie dla napędu miał wielki żagiel zszywany ze skór, którym umiano posługiwać się nawet przy żegludze pod wiatr. Sterowano podobnie jak w starożytności przy pomocy wiosła sterowego, umieszczonego z prawej burty. Łodzie były nader smukłe i lekkie, budowane z desek dębowych, szczeliny utykano włosiem. Kil przechodził po obu końcach w wysoko podniesione stewy, z których przednią — dziobnice zdobiono najczęściej rzeźbą głowy smoka. Wyprawy morskie Wikingów docierały wzdłuż wybrzeży Europy aż na Morze Śródziemne, żeglowali też oni przez Atlantyk do Islandii, Grenlandii i wybrzeży Labradoru. Dzięki niewielkiemu zanurzeniu łodzi — z łatwością mogli zapuszczać się rzekami daleko w głąb lądu, a dzięki ich lekkości potrafili przerzucać się poprzez działy wód z jednej rzeki na drugą, przeciągając łodzie lądem. Charakterystyczną cechą statku Wikingów jest rząd tarcz zawieszony po obu burtach i zasłaniający nieco od bryzgów fali oraz namiot, rozpinany w razie niepogody.

Wiadomości o budowie i wyglądzie owych łodzi zawdzięczamy wikingowskim zwyczajom pogrzebowym. Otóż grzebali oni zmarłego wodza wraz z jego najulubieńszym statkiem i pełnym żeglarskim wyposażeniem. Przed kilkudziesięciu laty odkryto kilka takich mogił w Danii i Norwegii. Łodzie zachowały się w dość dobrym stanie i znajdują się obecnie w muzeach. Próbowano nawet budować dokładne kopie i odbywać na nich podróże, celem zbadania ich zdatności do żeglugi. Taką zrekonstruowaną łódź wikingowską widzicie u góry na sąsiedniej stronie.

Nieco poniżej znajduje się statek, którego linie przypominają łódź wikingowską, różni się on tylko wielkością, kształtem bardziej pełnym i dwiema nadbudówkami na dziobie i rufie. Jest to typowy żaglowiec z XII i XIII wieku — potomek łodzi wikingowskiej. Choć posiadał on na wszelki wypadek otwory na wiosła, aby ułatwić wejście do portu podczas ciszy — głównym środkiem napędu był żagiel. Toteż maszt stał się potężnym pniem, umocowanym do burt wantami z platformą w kształcie kosza na szczycie. Statki te używane były do żeglugi z północnych wybrzeży Europy na Morze Śródziemne, zwłaszcza w okresie wypraw krzyżowych, kiedy musiano przerzucać do Syrii i Palestyny duże ilości rycerstwa, żołnierzy, koni i sprzętu wojennego. Kwitł wtedy handel ze Wschodem i rozwijała się dzięki temu żegluga.

Nadbudówki, które na razie posiadały postać podwyższonego na słupach pomostu, otrzymały nazwę kaszteli, (po łac. castellum), jako wspomnienie po podobnych nadbudówkach z czasów rzymskich. Zadaniem ich było ułatwiać walkę łucznikom, na wypadek spotkania z nieprzyjacielem, dawały przy tym schronienie dla przewożonych rycerzy. Z czasem zaczęto osłaniać je z boku ścianami i tak powoli tworzyła się sylwetka statku z następnego szczebla rozwoju.

Niezależnie od rozwoju żaglowca przekształcał się i udoskonalał odziedziczony z okresu starożytności statek wiosłowy, zwany galerą. Zamiast niewolników — zasadzano przy wiosłach jeńców wojennych lub więźniów. Galerą posługiwali się kupcy z bogatszych miast włoskich jak np. Wenecji, wybierając ten środek transportu jako pewniejszy, choć powolniejszy i droższy od przewozu żaglowcem.

Natomiast kupcy z miast północnych z nad Morza Północnego i Bałtyku, korzystali tylko z typu żaglowca nazywanego kogą, który widzicie obok jako trzeci od góry. Od swego poprzednika różni się ilością masztów, wysokimi kasztelami zakrytymi po burtach oraz bardziej pękatym kształtem. Zastosowano też na nim nowy wynalazek — ster, umieszczony na tylnicy zamiast wiosła sterowego przy burcie.

Wizerunki kog, na dawnych pieczęciach lub na ilustracjach starych manuskryptów z XIII w. posiadają jeszcze tylko jeden maszt, ale w wieku XIV coraz bardziej rozpowszechnia się trójmasztowiec z trzema żaglami. Czwarty pochyły maszt na dziobie tzw. bukszpryt nie nosi jeszcze żagla i służy do rzucania niewielkiej kotwicy.

Takie to statki zapełniały przed wiekami Gdańsk — uwożąc z Polski na zachód cenne ładunki bursztynu, futer, zboża, wosku.

W wieku XV statki przechodzą dalsze przeobrażenia, wynikające z coraz większego zasięgu żeglugi sięgającej na oceany w poszukiwaniu nowych bogactw, bowiem handel ze Wschodem na skutek powstania tam imperium tureckiego zostaje przerwany.

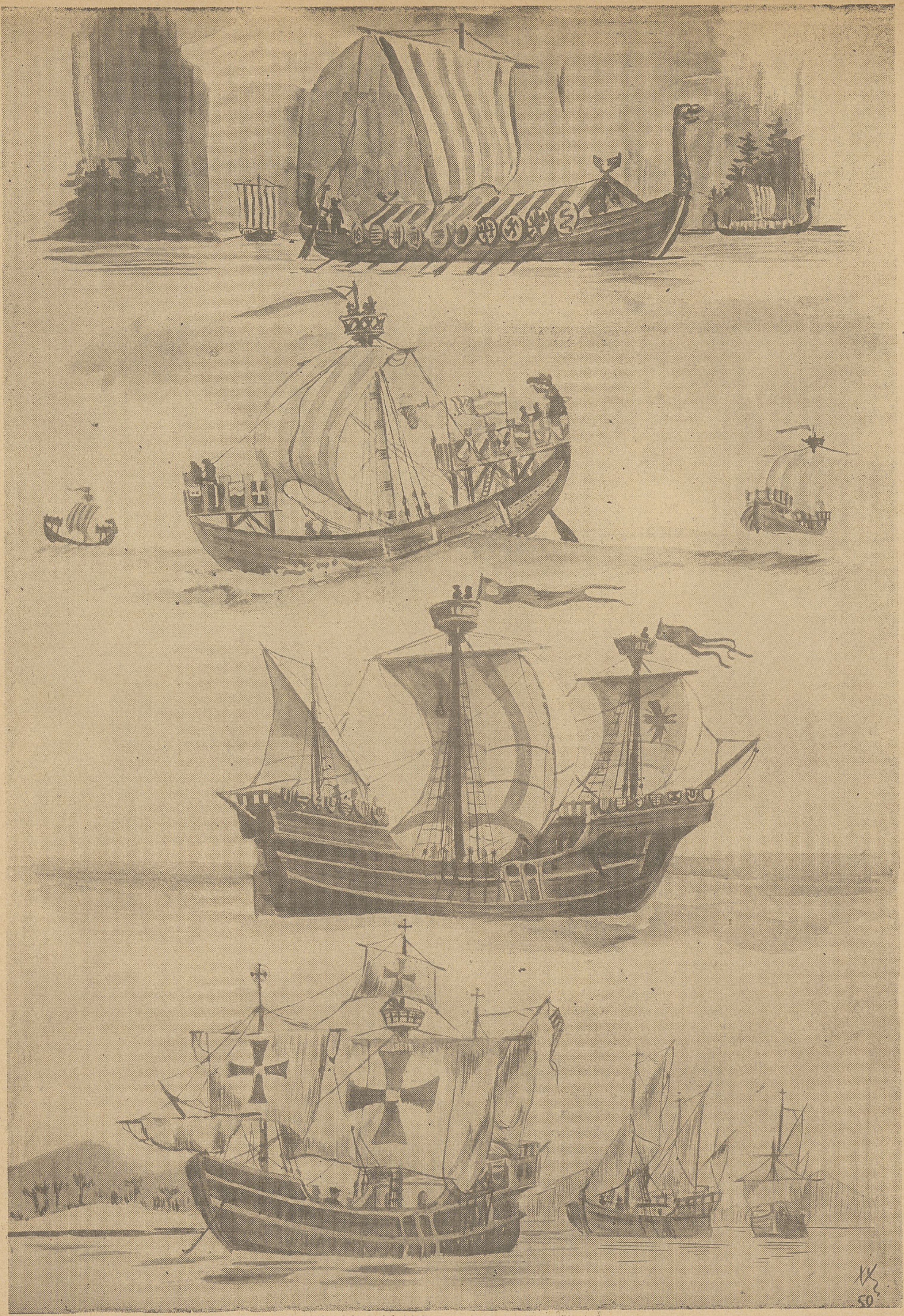
Przykładem tego szczebla rozwoju budownictwa okrętowego jest „Santa Maria" statek Kolumba, którego opis przechował się do naszych czasów. Typ ten otrzymał nazwę karaweli. Wielkością, kształtem, nabudówkami nie różni się od kogi, posiada natomiast dzięki przedłużeniu głównego masztu o jeden żagiel więcej. Pojawia się też mała reja na bukszprycie z niewielkim rozpiętym na niej żagielkiem. Na podobnych karawelach wyruszały wyprawy na podbój oceanów i nowych lądów.

Warunki bytowania na karawelach podobnie jak i na statkach epok poprzednich były bardzo ciężkie: ciasnota, zaduch, wilgoć, psująca się żywność i woda. Toteż wprost trudno sobie wyobrazić, jak w tych warunkach Kolumb utrzymał w ryzach buntującą się załogę zwłaszcza że pierwsza podróż do Ameryki trwała 71 dni.

Jeżeli ktoś z Czytelników zapragnie poznać bliżej żeglugę dawnych wieków, niech przeczyta parę powieści związanych tematem z tym zagadnieniem. Po wojnie ukazały się dwie powieści o Kolumbie: Wandy Wasilewskiej pt. „Kryształowa Kula Krzysztofa Kolumba" i Peipera pt. „Kolumb". W okres wielkich wypraw odkrywczych wprowadza nas wznowiona niedawno książka Zweiga pt. „Magellan". Możemy też wyobraźnią przenieść się w jeszcze dawniejsze czasy i zaznać żeglugi na łodziach Wikingów a nawet wziąć udział w bitwie morskiej z początku XI wieku dzięki 3 tomowej powieści Grabskiego „Saga o Jarlu Broniszu". Wreszcie wycieczkę w odległą starożytność możemy odbyć dzięki książce W. Jana „Statek fenicki", której II wydanie niedługo ukaże się w księgarniach.

Tych kilka książek sprawi, że rysunki statków przeszłości nabiorą życia, zakołyszą się na falach i nabiorą w żagle wiatru. Garść zaś szczegółów o ich budowie będzie tylko szkieletem, który wypełni barwna treść zaczerpnięta z lektury.

Z drugiej znów strony to co będziecie czytać o przeszłości morskiej dzięki rysunkom z „Młodego Żeglarza" i krótkim objaśnieniom stanie się jasne i zrozumiałe i bez trudu ożywi wyobraźnię. *Sel.*





RÓWNIKOWY CHRZEST

Już spojrzawszy na tytuł każdy zorientuje się co to będzie za chrzest! Nie byle jaki i nie byle gdzie, bo na równiku, gdzie człowiek nie ma własnego cienia, gdzie w żaden sposób nie można schować się od gorąca, bo czego się nie dotknąć, gdzie nie wejść, tam wszędzie parzy, albo gorąco bucha jak z otwartego pieca hutniczego. Już kilka dni drogi przed równikiem chodzimy porozbierani, tylko w spodenkach kąpielowych, ale i to nic nie pomaga, bo dalej gorąco, a przecież niedawno wyszliśmy z Polski gdzie już było zimno.

— Równik! — Myślałby kto, że jakieś cuda będą na nim. Wcale nie, nic nie widzimy, prócz otwartego Atlantyku. Dokoła nas woda i woda! Woda spokojna, żadnej fali. Ale jaka woda! Cudna, zmieniająca swe kolory o każdej porze dnia — inna rano, inna w południe, inna wieczorem, ale zawsze z tłem granatowym. Można tak stać całymi godzinami i wpatrywać się w nią i nigdy się to nie znudzi.



Na dwa dni drogi przed równikiem, wieczorem po kolacji, siedzimy jak zwykle na 3 luku na midszipie, sypią się kawały, opowiadania starych marynarzy o morzu i o morskich przygodach, gdy nagle — gdzieś od strony dziobu i rufy — rozlegają się krzyki, gwizdy, wrzaski, dźwięk dzwonka. Patrzymy zaciekawieni co się dzieje, a tu biegnie jakaś postać, czarna jak licho, tylko przy świetle żarówki widać błyski zębów i białek ocznych. Za tą postacią wylatuje druga, trzecia, gdzieś z góry od strony mostku zlatuje czwarta; wszystkie te czarne postacie gwiżdżą, skaczą, krzyczą! Jedna wali w jakieś blachy, aż nam w bębenkach dzwoni (jak się później dowiedziałem były to pokrywy od garnków z kuchni „zrobione na lewo", za co kucharz niefortunnego diabła chochlą przez łeb przeciągnął), druga dzwoni dzwonkiem, jak gdyby był pożar.

Zapytuję stojącego obok mnie marynarza, co to ma znaczyć? Co to za wariaty tak się drą? A on mi mówi, że to przybywa Tryton w poselstwie od Neptuna; znak że wpływamy w pas równika.

— Uważaj, bo cię te diably wysmarują — dodał na zakończenie.

Ledwie to wyrzekł, jakiś diabeł przeciągnął mnie z tyłu nahajką po plecach. Oglądam się, a tu drugi doskakuje, łapie mnie za szyję i skacze dokoła mnie. Gdy mnie puścił, to byłem taki czarny jak on.

W tym czasie, gdy diabeł mnie obtańcowywał wkroczył Tryton, wysoki, barczysty, przybrany w srebrzysty hełm ze wspaniałą kitą, cały przykryty płaszczem z włosów (oczywiście włosy były z rozplecionych lin), z potężną brodą i takimiż samymi wąsami; w ręku dzierżył zwitek papieru.

Stanąwszy wraz z diabłami przed kapitanem — bo i kapitan zeszedł z pomostu, zobaczyć co się dzieje — Tryton odezwał się tymi słowy:

„Z rozkazu wód mocarza, Króla Jegomości,
Pana strefy tropików i ich przyległości,
Władcy gromów i wiatrów, Neptuna Pierwszego —
Mam honor się przedstawić jako poseł Jego.

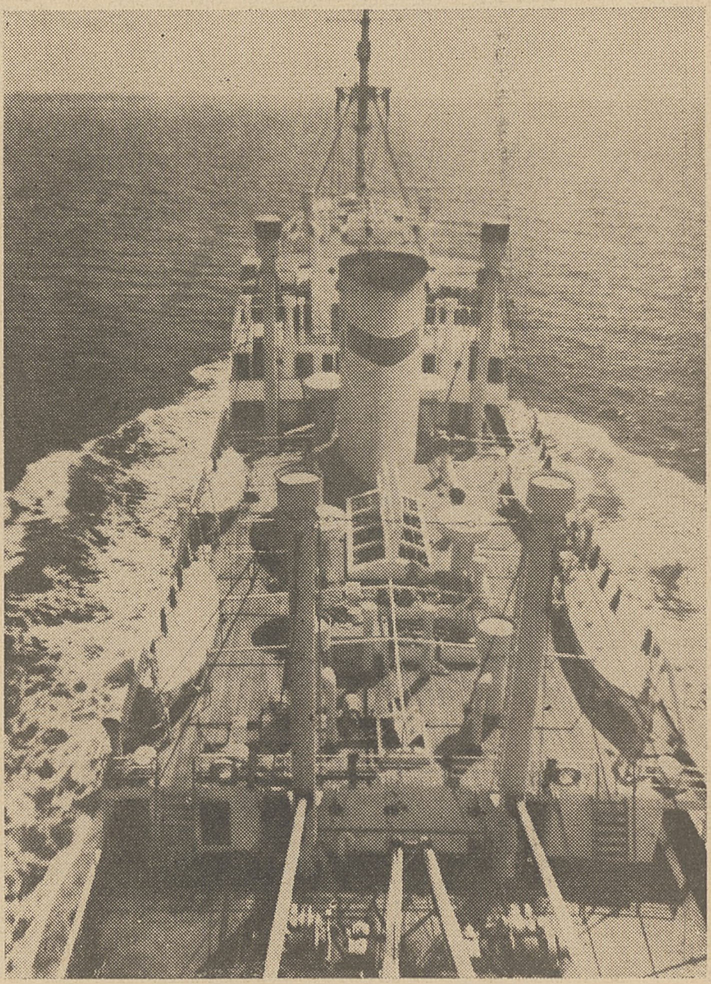
W myśl wyraźnych instrukcji podwodnego boga
Mam sprawdzić, czy Kapitan i jego załoga
Są godni wizytacji najwyższej elity —
Neptuna, Proserpiny i ich dworskiej świty.

Mam wiarę iż z mą misją dobrze się wybrałem
Płynąc Wam na spotkanie — z daleka widziałem
Trzepocącą na rufie banderę krainy,
Która znana jest u nas ze szczerej gościny.

Przyjmuję przeto z góry, iż Wy nie wyjątkiem,
Że będziecie gotowi jutro z dnia początkiem.
I szanując tradycję — Majestat przyjmiecie
Z fasonem i splendorem, jak to Wy umiecie.

Choć większość twarzy widzę tropikiem spalonych,
To jednak się domyślam, że sporo nieochrzczonych
Wśród Was się jeszcze chowa, na nich przeto kolej,
Spróbować chrztu równika — wodę, sól i olej.

Nie puszczę statku dalej, nim się ochrzczą wszyscy.
Bym wiedział z kim mam przyjemność, potrzebuję listy
Tych, co czekają ze skruchą jutrzejszego rana,
O taki wykaz proszę pana Kapitana.



fot. F. Staszewski

Gdy Tryton skończył swą mowę, kapitan wręczył mu spis neofitów i zaprosił do salonu gdzie był już przygotowany poczęstu-



nek dla Trytona i jego czarnodiabelskiej świty: wino i kanapki.

W salonie zebrali się wszyscy pasażerowie i załoga prócz wachtowych. Starszy marynarz W. przyniósł akordeon i począł grać. Melodię podchwycili marynarze i na bezbrzeżnych przestrzeniach Atlantyku popłynęła w dal polska piosenka. Diabły przez ten czas używały sobie na smarowaniu delikwentów.

Nadeszła niedziela, wraz z nią oczekiwany chrzest (Tryton był w piątek wieczorem). Chrzest rozpoczął się o godzinie 1 w południe. Zawyła syrena okrętowa, na całym statku rozległy się diabelskie okrzyki — to diabły brały się za neofitów. Na niebie nie było ani jednej chmurki, słońce stało nad naszymi głowami. Woda rozcinana potężnym dziobem statku rozpryskiwała się na boki, szumiąc i tworząc białą pianę. Dokoła statku w jasno-granatowej wodzie wyraźnie widać było sunące ciemne smugi: to delfiny, które nam stale towarzyszą. W powietrzu ani jednej mewy, ani jednego albatrosa — jednym słowem przeogromna pustka. Byliśmy sami wśród tej tak olbrzymiej przestrzeni wód i nieba. Pod nami głębie na kilka tysięcy metrów.

Diabły, połapawszy neofitów, krzycząc, wrzeszcząc i bijąc nieszczęsnych, sprowadziły wszystkich na drugi luk, gdzie cała uroczystość miała się odbyć.

Na luku naprzeciw brezentowego basenu z wodą stały narzędzia tortur. Spojrzałem i zdrętwiałem z przerażenia. Nie były jakie to były narzędzia, a więc: cała kolekcja farb w rozmaitych kolorach, grzebień, nożyce, brzytwa, wiaderko z szarym mydłem i sodą, a nawet flit. Obok tych przyrządów stało dwóch fryzjerów z maskami na gębach, wymalowanymi farbą (jak Indianie po wykopaniu tomahawka na ścieżce wojennej). To Gienek P. i Heniek W. znający tę robotę dobrze, bo już kilka razy za nią się brali. Oczy ich uśmiechały się jadowicie, a ręce uprzejmym ruchem wskazywały stołek, stojący obok farb. W pobliżu tych wszystkich akcesoriów równikowego chrztu, stał stół przykryty białym obrusem i ławka. Na stole stała duża waza z morską wodą i duży pędzel, a także leżało kilka zapisanych kartek papieru, no i cała kolekcja butelek piwa, wina, wody sodowej...

Po sprowadzeniu neofitów, co działo się w błyskawicznym tempie, bo każdy rwał z koryta przed czarcimi łapami, zjawił się we własnej osobie Neptun wraz ze świtą, a więc z czcigodną małżonką swą Prozerpiną, Trytonem, nadwornym Astronomem, Nurkiem... Wkroczyli uroczyście na luk przy dźwiękach diabelskiej muzyki, czyli krzyków i wrzasków.

Równocześnie ze zjawieniem się całego neptunowskiego dworu, przybył i Kapitan. Zaczął się obrzęd według starej tradycji żeglarskiej.

Od świty Neptuna odłączył się nadworny Astronom Jego Królewskiej Mości przybrany w nieprzemakalny czarny płaszcz oraz w spiczastą, długą czapę, na której widać było ponaklejane złote gwiazdy, księżyc i słońce. W ręku trzymał potężnych rozmiarów sekstant, zwitek papieru i kredę. Pochylił się i wypisał na luku pozycję statku a potem wśród uroczystej ciszy oznajmił donośnym głosem, że znajdujemy się dokładnie na równiku. Rzeczywiście, spojrzałem w górę, a słońce prosto nad naszymi głowami — spojrzałem w dół pod nogi, gdzie zwykle bywa cień — cienia prawie nie widać. Gdy Astronom skończył swój obrzęd i złączył się ze świtą, powstał Neptun i przemówił tymi słowy:

„Witam ten statek na równiku,
Kapitana, załogę,
I chcę spytać czy mogę
Prosić Cię Panie, statku Kapitanie,
Byś mi oddał to swoje królestwo
we władanie?
Przyszedłeś w pas równika
I wiesz, że tu Wasze ludzkie prawo
znika,
Ustępując prawu tradycji — ustępując
prawu mojemu
— neptunowskiemu!

Jam jest wód mocarzem — równika
rejonów,
Panem burz, deszczów i morskich
demonów.
Opiekunem Nereid, mężem Prozerpiny
Z którą dziś przybywam do Was
w odwiedziny,
By w asyście mej świty, wyłowić tu
dusze,
Którym dotąd nieznane chrztu mego
katusze.



Z przyjemnością stwierdzam, że
większość waszej paki
Dość często przemierza równikowe
szlaki,
Że wśród Was, chrześniaków mych
masa się pęta,
Która mnie z niejednych odwiedzin
pamięta.

By się nie narazić na zarzut nietaktu,
Proszę pasażerów podać mi od razu,
A reszta za chwilę doczeka się gazu,
Pędzla, mydła, szprycy, która
wszystko zmyje,
Co niemarynarskiego w kimkolwiek
jeszcze żyje.

Więc pasażerowie — parami w obroty—
Proszę się nie bać — Diabły!
Do roboty!!!

Wszyscy nieochrzczeni wysmarowani byli masłem, aby farba lepiej puszczała. Głowy owinięte mieliśmy mocno jakimiś ręcznikami, żeby farby nie nalazło do włosów, siedzieliśmy



skuleni i nieco przestraszeni. Wtem, znów ozwał się Neptun, wywołując po kolei nazwiska. Do stołu za którym siedział Neptun wraz z Kapitanem i ze swoją świtą, podszedł ociągając się pierwszy delikwent, pasażer — Francuz. Neptun odczytał mu okolicznościowy wierszyk, oczywiście po polsku, pisany takim trochę marynarskim językiem. Skończywszy czytać Neptun wziął w rękę taki „niewąski", jak to się mówi, pędzel i wymawiając formułkę chrztu, której już nie pamiętam, zamoczył go w wazie z wodą morską, po czym pokropił pasażera, starając się trafić tak aby dać najbardziej odczuć gorzko-słony smak wody Atlantyku, to jest celując w usta i oczy. A pasażer stał cichutko i dalej się uśmiechał; jedynie w chwili kiedy woda dostała się do ust i oczu skrzywił się okropnie, kichnął no i oczywiście łzy mu się polały z oczu pod wpływem soli. Ale diabli nawet mu się nie dali opamiętać; złapały go 4 barczyste postacie i powlókłszy w sam środek narzędzi tortur posadziły niezbyt delikatnie na stołeczku oddając w ręce fryzjerów. Ci zobaczywszy delikwenta na stołeczku zawyli okropnym głosem, chwycili za pędzel, brzytwę i dawaj golić. Jeden z fryzjerów łap za mydliny z sodą i chlust po buzi pasażera! Poderwał się nieborak jak oparzony — ale od czego są diabli! Zaśmieli się i znowu go przydusili na stołeczku: „Siedź bratku — jeszcze nie koniec!" Wszystko to odbywało się w błyskawicznym tempie; fryzjerzy dwoili się i troili, nie upłynęło pół minuty, a pasażer stał się nie wiadomo czym: ni to człowiekiem ni to jakimś dzikim stworem. Jego żona widząc swego męża tak obficie namydlonego, śmiała się do łez, za co on co chwilę rzucał jej wymowne spojrzenia: — Poczekaj, za chwilę będziesz i ty taka sama! Ale pomylił się, bo z pasażerkami fryzjerzy obeszli się łagodnie.

Po kolei idą pasażerowie a potem członkowie załogi pod brzytwę i pędzel. Nadchodzi kolej i na mnie. Podchodzę do stołu, a Neptun chlust mnie wodą! Zakrztusiłem się, bo w tym właśnie czasie chciałem mu powiedzieć, żeby nie spoglądał tak często na wino które stało koło stołu, i woda morska wlała mi się do otwartej gęby (brrr... okropny smak). Za sobą czułem już diabłów a między nimi Władka R — mój Boże — przyjaciela! Ledwie Neptun skończył ze mną, już w błyskawicznym



tempie siedziałem na stołeczku. Jeden z fryzjerów szepnął mi do ucha: „Mamy cię". I w tej chwili poczułem farbę, mydlik z sodą i flit. W ustach piecze, gryzie, w nosie swędzi. Kicham, pluję, rzeczywiście — flit ani też mydlik nie mają dobrego smaku. Siedzę jednak spokojnie przyduszony czterema diabłami. Cóż robić? Wszyscy pokładają się ze śmiechu, a mnie jakoś nie do śmiechu. Ledwie wysiedzę. Wtem, gdy jeden z fryzjerów ma zamiar znowu porządnie mnie wyflitować — nie wytrzymuję nerwowo. Zrywam się ze stołeczka i rwę z kopyta do basenu z wodą. Skok przez poręcz basenu i jestem w wodzie. Diabły za mną, ale ratuje mnie Neptun:

— Stop! Uciekł i jest wolny, prawa do niego już nie macie!

Zaczyna się ostatni, a zarazem najprzyjemniejszy akt równikowej tradycji. Z radosnymi okrzykami dobieramy się do przygotowanych butelek i napełniamy szklanki dobrym, czerwonym francuskim winem. Wszyscy mają gardła zaschnięte, więc piją jak wodę, a dobre to jest, zimne, wyciągnięte prosto z lodówki. My, nowoochrzczeni, zebraliśmy się w osobne kółko i przypatrujemy się sobie jak który wygląda. Rany gorzkie — alež nas zrobiono na szaro!

SŁAWOMIR HAWRANEK
m/s „Gen. Walter"
rysunki — E. KARŁOWSKI

fot. R. Ławrynowicz

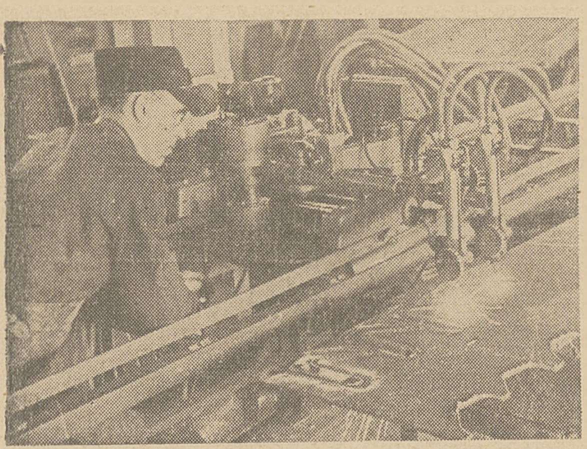


NOWOCZESNE METODY PRAC

Nasz młody przemysł stoczniowy nie posiada co prawda wiekowych doświadczeń jak u innych narodów, ale za to nie jest obarczony balastem nawyków i konserwatywnych ujęć zagadnień technicznych.

Trzy są czynniki techniczne, których szerokie i wszechstronne zastosowanie już teraz stawia nasze stocznie w rzędzie najnowocześniejszych obiektów tego typu w Europie, a nam samym gwarantuje pełne wykonanie planu 6-letniego. Czynnikami tymi są — cięcie stali płomieniem, spawanie elektryczne oraz prefabrykacja.

Do niedawna przy obróbce materiału na kadłuby statków cięło blachę stalową wyłącznie przy pomocy nożyc. Był to sposób żmudny, niewygodny, wymagający szeregu ciężkich maszyn, licznej obsługi i wielu manipulacji dźwigami. Cięcie blachy płomieniem skraca czas wykonania o 30 proc. przy czym koszt jest przeciętnie o 45 proc. niższy. Należy nadmienić, że liczby te dotyczą cięć prostych, zaś w budownictwie okrętowym często bywają stosowane cięcia po łukach i cięcia wykrojowe, które sprawiają dużo kłopotu przy mechanicznym sposobie pracy i niewątpliwie przesuną znacznie rezultat na korzyść cięcia płomieniem.



Cięcie blach stalowych płomieniem.

A oto wymowny przykład: Na rysunku A widzimy dennik*) na węglorudowiec. W wypadku obróbki mechanicznej blacha, z której ma powstać ów dennik po przewalcowaniu przechodzi na stół traserski do wytrasowania (zaznaczenia) kształtów zewnętrznych oraz otworów. Następnie wędruje ona na nożyce gilotynowe dla obcięcia prostych krawędzi zewnętrznych, potem na nożyce zwykłe dla wykrojenia czwartej zaokrąglonej krawędzi oraz obcięcia dwóch narożników, z kolei — do prasy celem wytłoczenia większych otworów, potem do drugiej prasy — dla wytłoczenia mniejszych otworów a w końcu na płytę do prostowania, gdyż przy wytłaczaniu otworów blacha ulegnie odkształceniom. W sumie mechaniczna obróbka dennika wymaga 6 stanowisk z obsadą co najmniej po 2 ludzi, 7 operacji urządzeń dźwigowych i 4 ciężkich maszyn.

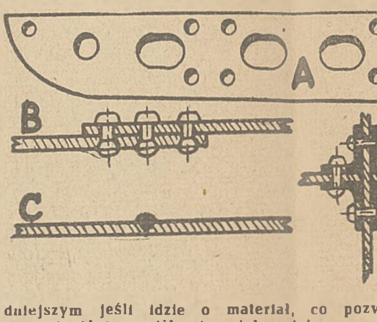
W drugim wypadku ta sama blacha po przewalcowaniu przechodzi wprost na stół — do cięcia płomieniem — a więc bez trasowania. Cięcie odbywa się wg szablonu, tzw. sekatorem, który automatycznie obcina blachę na właściwy kształt zewnętrzny oraz wypala wszystkie przewidziane otwory. Wykonany do tego celu szablon służy dla wszystkich denników tego samego rozmiaru. W sumie dla wykonania dennika przy pomocy płomienia — potrzebne jest 1 stanowisko z obsadą 1 człowieka, 1 sekator oraz 2 operacje dźwigowe. Poza tym odpada konieczność trasowania, która to praca musi być wykonywana przez wykwalifikowanego robotnika.

Ekonomię cięcia płomieniem można jeszcze znacznie zwiększyć przez zastosowanie sekatorów wielopalnikowych. Np. — 1 robotnik posługując się jednym szablonem — może przy pomocy dwupalnikowego automatu (trawografu) wycinać jednocześnie dwa denniki. Stocznie polskie rozporządzają m. in. automatycznymi sekatorami 6 palnikowymi! Innym sposobem zwiększenia wydajności przy cięciu płomieniem jest cięcie płyt w pakietach,

drugiej.

Spawanie kadłubów statków elektrycz
się na wielką skalę podczas 2 wojny świat
mało swą pozycję w przemyśle okrętowym
dziej na drugi plan dotychczasowy wyłączn
mentów kadłuba — nitowanie.

Rysunek B przedstawia styk poszycia
nitowanym, zaś rys. C — w wykonaniu sp
sunki D i E ilustrują obydwie powyższe me
wania połączeń tzw. krzyżowych, często w b
spotykanych. Już z samego porównania
wynika, że spawanie jest sposobem prostsz



dniejszym jeśli idzie o materiał, co pozw
znacznie lżejsze niżby to miało miejsce przy

Polskie stocznie dążą stopniowo do
wadzenia spawania na swoim terenie. O ile
nych na rudowęglowcu wynosiła w sumie o

---

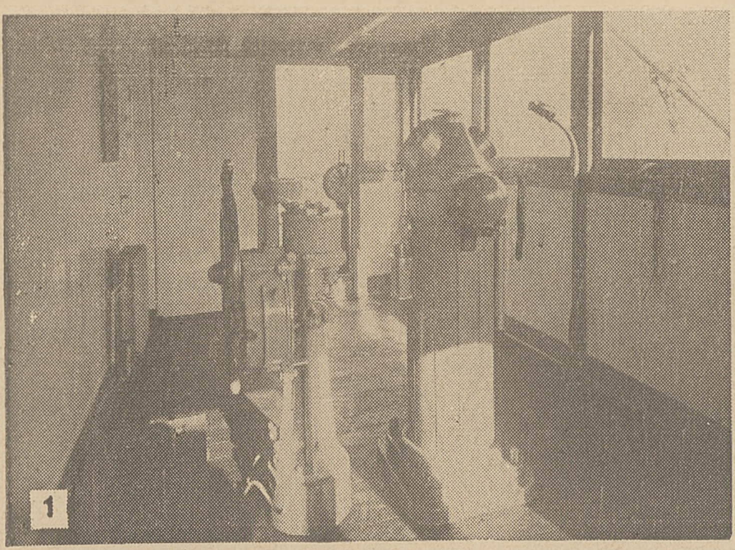
*) właściwie — pół dennika.

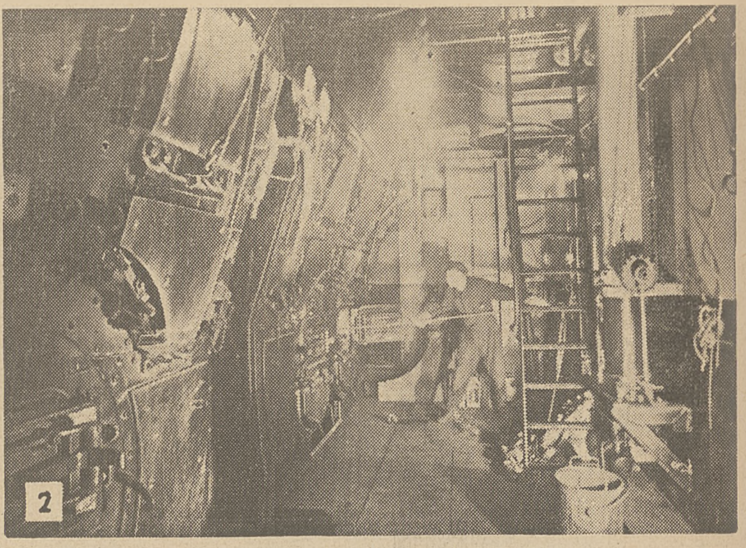
WYCIECZKA NA s/s „SOŁDEK"

Zwiedzamy wnętrza pierwszego zbudowanego w kraju statku

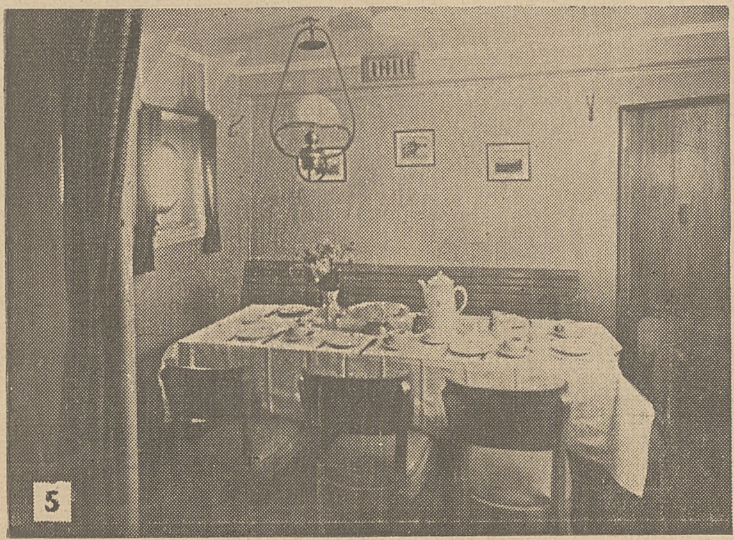
wszystkie zdjęcia — Jan Piszczatowski

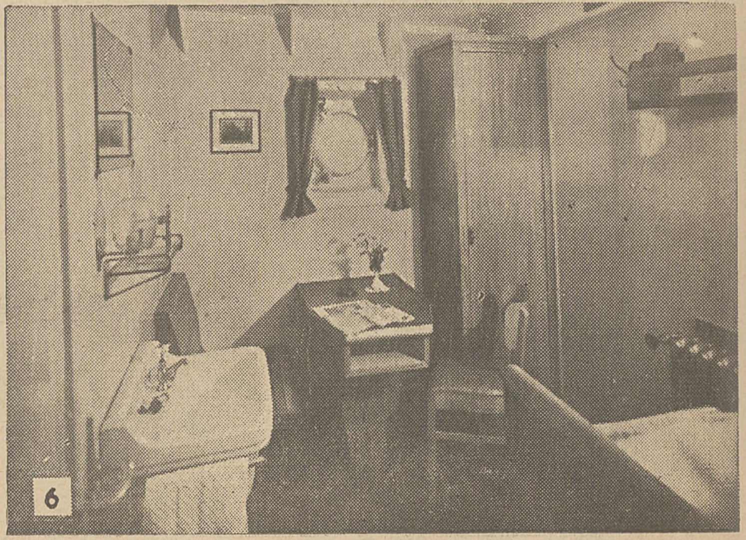
**Wielokrotnie już mog
działeś go na nich z
— odbądź z nami kró
szynowy. A teraz cho
pracy. Przez maleńkie
okrętowej maszyny pa
ale chodźmy teraz do
i miłą messę załogi (
brzydsze. Królestwo k
dzenia do prania bieli**











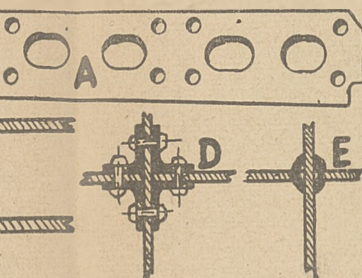


PRACY POLSKICH STOCZNI

płyt w pakietach, po kilka — jedna na

statków elektrycznością rozpowszechniło czas 2 wojny światowej. Po wojnie utrzyzemyśle okrętowym, spychając coraz bar chczasowy wyłączny sposób łączenia ele wanie.

awia styk poszycia statku w wykonaniu — w wykonaniu spawanym. Podobnie ry ydwie powyższe metody odnośnie wykony żowych, często w budownictwie okrętowym mego porównania powyższych rysunków st sposobem prostszym i znacznie oszczę-



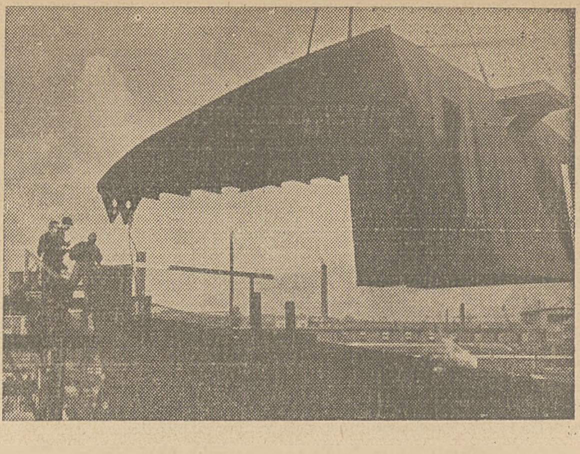
materiał, co pozwala budować kadłuby miało miejsce przy konstrukcji nitowanej.

żą stopniowo do jak najszerszego wpro voim terenie. O ile długość spoin spawa wynosiła w sumie ok. 8 500 metrów bieżących, to na drobnicowcu klasy „Lewant" — wzrosła już do 30 000 mb. A oto znów przykład, który najlepiej unaoczni korzyści jakie płyną ze stosowania spawania elektrycznego w miejsce nitowania: w rudowęglowcach dno podwójne było nitowane a na „Lewantach" spawane. Gdyby dennik rudowęglowca wykonać takim samym sposobem jak dennik „Lewanta" waga jego zmniejszyłaby się z 890 na 560 kg czyli oszczędziłoby się 330 kg stali na jednym denniku a na wszystkich dennikach do jednego statku — ok. 30 ton stali. Jeszcze większe korzyści widoczne są przy porównaniu robocizny. Ilość roboczogodzin potrzebnych dla wykonania nitowanego dennika na rudowęglowiec wynosiła 64. Taki sam dennik systemem zastosowanym na „Lewantach" wykonać można w 4 roboczogodziny. Oszczędność na wszystkich dennikach wyraża się cyfrą 5 500 roboczogodzin.

Prefabrykacja jest ściśle złączona z wprowadzeniem do budownictwa okrętowego spawania. Polega ona na wykonywaniu całych części statku (nadbudówek, grodzi itp.) w hali a następnie dopiero łączenie ich w całość na pochylni.

Prefabrykacja zamienia pracę montażową na pochylniach w warunkach trudnych na rusztowaniach i przy złej pogodzie — na pracę w warunkach znacznie lepszych, na stołach montażowych i w halach krytych. Wynikają stąd następujące korzyści: duża oszczędność na robociznie w związku z wykonywaniem roboty na ziemi zamiast na rusztowaniach; zwiększenie wydajności pracy, gdyż montaż odbywa się w halach krytych, w czasie zimy ogrzanych (ilość dni o odpowiedniej pogodzie nie przekracza 200 na rok); możliwość daleko idącego wyeliminowania trudnego spawania „nad głową" i „w pionie" przez zastąpienie go spawaniem poziomym; możliwość szerokiego stosowania automatów spawalniczych, które gwarantują spoinę najwyższego gatunku i wykonują pracę 10-krotnie szybciej niż spawacze ręczni; możliwość lepszej kontroli w czasie montażu; zwiększenie szybkości wykonania przez rozłożenie montażu na powierzchnię dużo większą aniżeli jest to możliwe na pochylni oraz uniknięcie zagęszczeń ludzi co zawsze się odbije ujemnie na wydajności pracy; możliwość opanowania powstałych deformacji i naprężeń przez odpowiednie metody montażu i spawania.

Stopniowe zwiększanie zakresu cięcia płomieniem i spawania oraz rozszerzanie metod prefabrykacji — powodują iż stocznie polskie wykazują stały wzrost produkcji i ciągłe zmniejszanie się kosztów fabrykacyjnych budowanych kadłubów. Następnym etapem modernizacji naszego przemysłu okrętowego będzie rozszerzenie prefabrykacji na sektor wyposażenia — co wpłynie na dalsze zwiększenie tempa pracy na stoczniach.



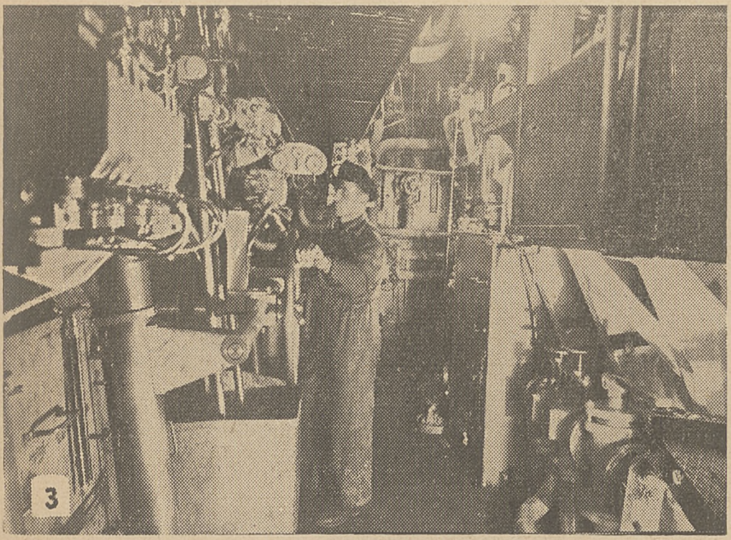
Dźwig opuszcza prefabrykowaną nadbudówkę dziobową na jej miejsce w kadłubie

W ten sposób, stosując obok socjalistycznego stylu pracy — najnowsze zdobycze techniki, nasz przemysł okrętowy jest w pełni przygotowany do zrealizowania planu rozbudowy Polskiej Floty Handlowej.

(opracowano na podst. art. inż. W. Czarnowskiego pt. „Nowe metody wykonawcze w budownictwie okrętowym", zamieszczonego w 5/6 n-rze miesięcznika „Technika Morza i Wybrzeża").

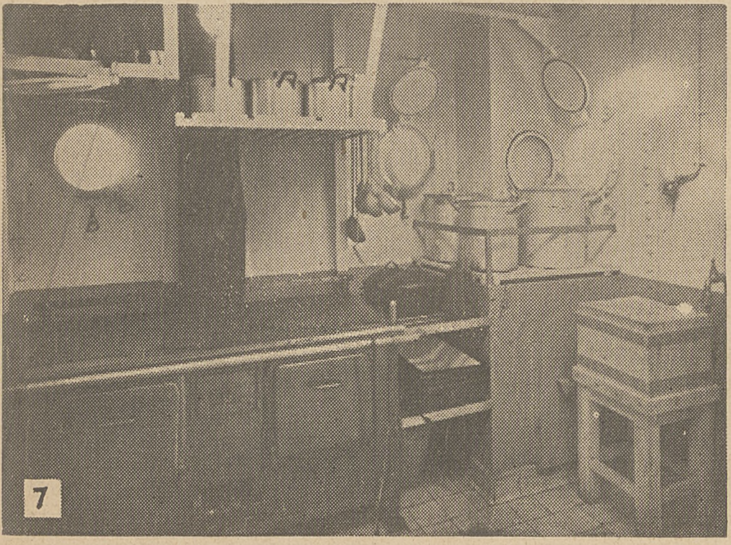
krotnie już mogłeś podziwiać, Czytelniku, na łamach prasy — fotografie naszego pierwszego pełnomorskiego statku — rudowęglowca „Sołdek". Wi- go na nich z profilu, od rufy, z góry a najczęściej od dziobu. Z pewnością chciałbyś jednak zobaczyć także i wnętrza tego statku? Prosimy bardzo ądź z nami krótką wycieczkę: Zacznijmy od przestronnej sterowni (zdj. 1). Spójrz — widać doskonale koło sterowe, kompas a w głębi — telegraf mawy. A teraz chodźmy na dół, na samo dno statku — do kotłowni (zdj. 2). Po lewej widoczne są paleniska obydwóch kotłów. W głębi — palacz przy Przez maleńkie drzwi w grodzi przeciskamy się do sąsiadującej z kotłownią maszynowni (zdj. 3). Z „Serca Sołdka" — pierwszej w kraju wykonanej wej maszyny parowej — widzimy jedynie fragment — stanowisko manewrowe. Niestety — za ciasno tu by można było wykonać lepsze zdjęcie. No, odźmy teraz do pomieszczeń mieszkalnych statku. Najpierw rzućmy okiem na zaciszną, komfortową świetlicę (zdj. 4). Z kolei zobaczmy widną messę załogi (zdj. 5). A tak wygląda kabina bosmana na s/s „Sołdek" (zdj. 6). Dwuosobowe kabiny marynarzy, maszynistów i palaczy wcale nie są ze. Królestwo kucharza — kuchnia okrętowa (zdj. 7) — imponuje potężną baterią garnków. Spójrzmy jeszcze do umywalni (zdj. 8). Są tu m. inn. urzą- do prania bielizny. No — a teraz musimy zakończyć naszą wycieczkę — redakcji nie starczyło miejsca na zamieszczenie większej ilości zdjęć.

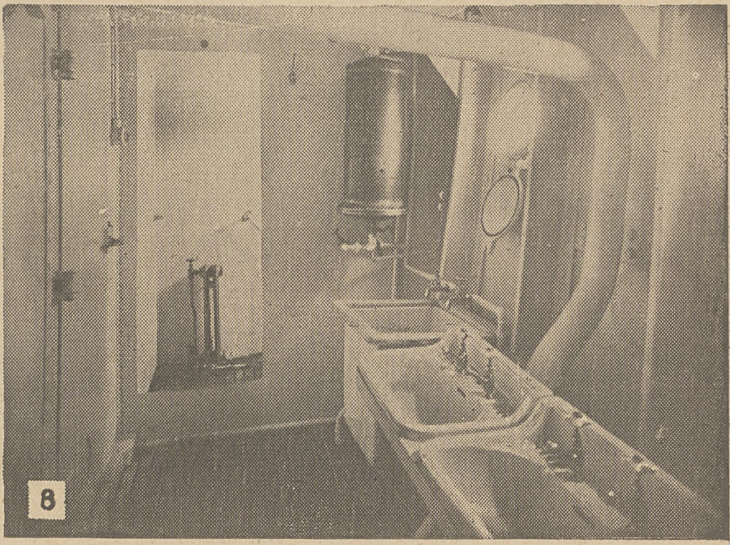












ELEMENTARZ MORSKI (2)

STATEK

Zanim wyruszymy na oglądanie statku, który tu obok czeka na nas — powróćmy na krótko do rysunku w poprzednim numerze na str. 23.

Mieszkańcy tych wybrzeży morskich, które tam widzimy, niewątpliwie chcą wymieniać wyprodukowane przez siebie towary, chętnie odwiedzaliby się wzajemnie i z apetytem zjedliby kawałek smacznej ryby morskiej. A tymczasem dzieli ich od sąsiadów zamorskich i od ryb rozległa toń wodna.

Lecz czy doprawdy dzieli?

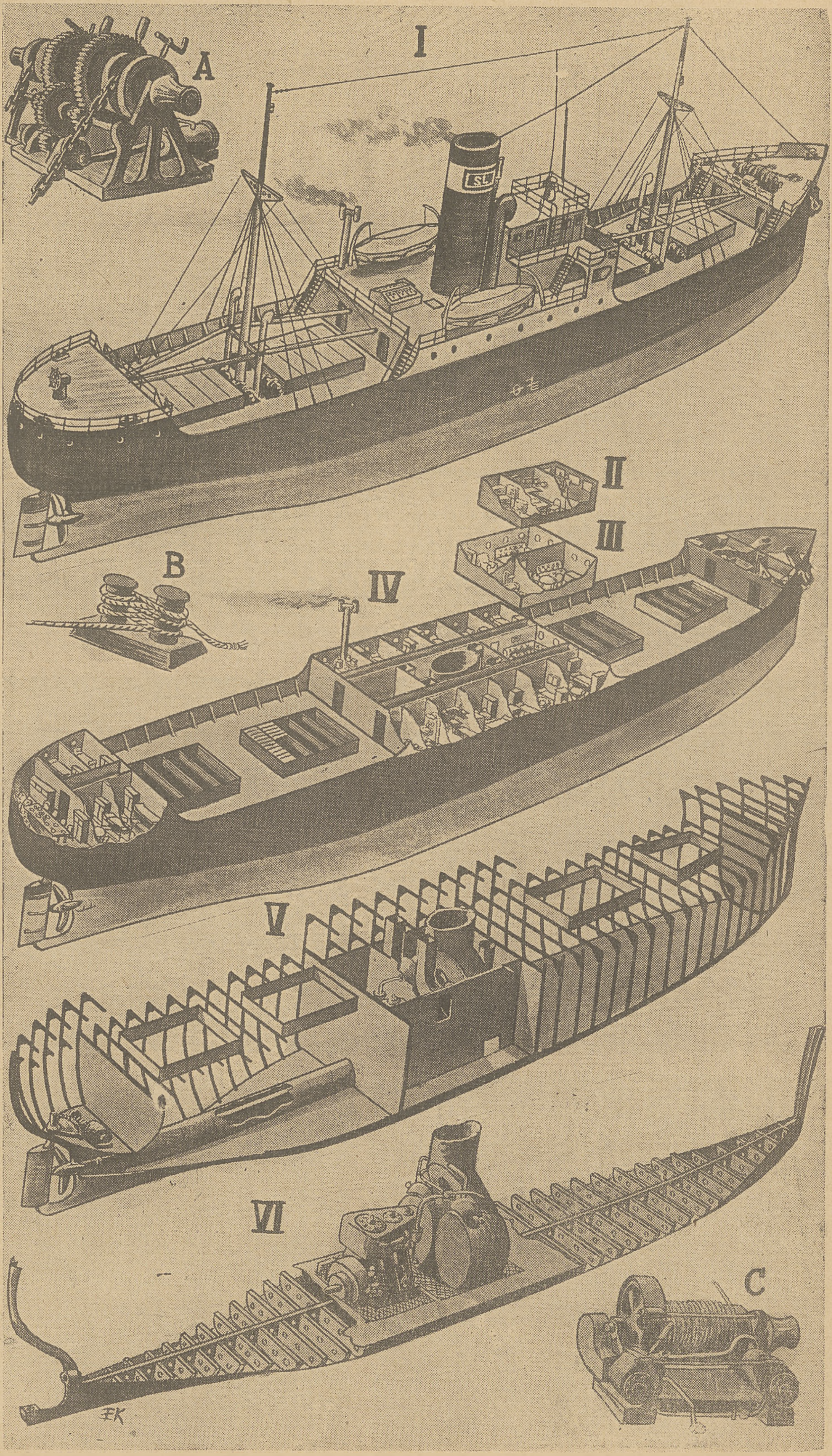
Owszem, dopóki człowiek stoi bezradnie nad morzem z gołymi rękami — jest ono rzeczywiście potężną przeszkodą — ale gdy tylko wybuduje statek — morze, jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki — z przeszkody staje się łącznikiem, wygodnym gościńcem, prowadzącym do wszystkich zakątków świata i do bogactw rybnych, ukrytych w głębinach.

Statek jest więc wspaniałym narzędziem, umożliwiającym człowiekowi wykorzystanie morza do komunikacji i rybołówstwa.

Może ktoś z Was powie, że statek — to jakby pociąg, wożący towary i pasażerów tylko że nie po lądzie, a przez morza. W porównaniu tym tkwi niewątpliwie dużo słuszności. Zwróćcie jednak uwagę na różnice. Co jest tańszym środkiem komunikacji? Oczywiście statek, któremu nie trzeba budować dróg i torów i który do poruszania się po wodzie potrzebuje stosunkowo znacznie mniejszej siły niż pojazd na kołach.

Dobrze, dobrze — powie ktoś inny, patrząc na rysunek, ale przecież morze to nie tylko gładka lub lekko zmarszczona powierzchnia! Pamiętajcie o sztormach i wielkich, spiętrzonych górach wodnych, rzucających statkiem jak piłką.

To nie tylko my — patrząc na rysunek — musimy o tym pamiętać. Musi to mieć na uwadze przede wszystkim konstruktor statku i tak mocno zaprojektować wiązania, żeby projekt jego, przemieniony rękami robotników stoczniowych w wielkiego



stalowego kolosa, oparł się zwycięsko każdej nawałnicy.

Nie jest to nieosiągalne; człowiek, dysponujący stalą jako budulcem, potrafi skonstruować statek o wymaganych właściwościach.

Jeden z takich najzwyklejszych i najbardziej przeciętnych statków czeka na naszą wizytę; aby łatwiej poznać jego zakamarki wyobrażamy sobie, że prawdziwy statek zmniejszył się do rozmiarów modelu, który możemy w rękach rozbierać, rozkręcać i oglądać z każdej strony.

Najpierw (I) widzimy go w całości. Zwrócony jest do nas prawą **burtą** i **rufą**, pokazując nam **ster** i **śrubę**. Na **dziobie**, na rufie i na **śródokręciu** wznoszą się **nadbudówki**, przeznaczone na mieszkania załogi i podręczne magazynki. Najwyższa nadbudówka śródokręcia o trzech poziomach kryje w swoim wnętrzu także pomieszczenia o innym przeznaczeniu. Zaraz tam zajrzymy, ale najpierw przejdźmy się po pokładach.

Na najwyżej położonym pokładzie nad **sterownią** widzimy **kompas** i okrągłą antenę ramową radioodbiornika.

Niższy z kolei pokład — to **pomost nawigacyjny** nazywany również **mostkiem kapitańskim**. Stąd kapitan — mając rozległy widok — kieruje statkiem i tu pełni służbę w czasie żeglugi **oficer wachtowy**, obserwując morze i horyzont i mając nadzór nad sternikiem, stojącym obok w sterowni przed kołem sterowym z oczyma utkwionymi w kompas (patrz fotografię na str. 18 w poprzednim numerze).

Schodzimy jeszcze niżej na **pokład szalupowy**. Niewiele tu miejsca, bo po obu burtach ustawiono **szalupy ratunkowe**, a środek zajmują **komin, wentylatory, luki świetlne** do maszynowni i **luki do węglowni**, którymi wsypuje się zapas węgla, przeznaczonego do palenia pod kotłami.

Na tym samym poziomie znajdują się pokłady na nadbudówce dziobowej z **windą kotwiczną** i **pachołkami** i na nadbudówce rufowej ze **sterem awaryjnym***) i również pachołkami.

Najwięcej rozmaitych urządzeń widzimy zszedłszy **na pokład główny**. Większą część jego powierzchni zajmują 4 luki do ładowni. Wznoszą się nad nimi 2 **maszty** z zawieszonymi przy każdym 4 **bomami ładunkowymi**. Przy masztach ustawiono **windy ładunkowe**. Obok widzimy wentylatory, odwietrzające ładownie. Porównajmy jeszcze wygląd windy kotwicznej (A) i ładunkowej (C) i zobaczmy, jak obkłada się **cumy** na pachołkach (B).

Przechodząc po pokładach możemy policzyć wszystkie światła tzw. pozycyjne, które każdy statek musi mieć zapalone od zachodu do wschodu słońca, aby zorientować spotykane statki, w jakim on płynie kierunku i w ten sposób ustrzec przed zderzeniem. Ilość, kolor i umieszczenie tych świateł zależy od rodzaju statku.

Na naszym statku jest ich pięć: 2 kolorowe — zielone po prawej i czerwone po lewej burcie, umieszczone na wysokości mostku oraz 3 białe — jedno na rufie i po jednym na każdym maszcie na różnych wysokościach — przednie niżej, tylne — wyżej.

A teraz zajrzyjmy do wnętrz. Za znaną już nam sterownią znajduje się kabina nawigacyjna i radiokabina (II). Poniżej (III) mieszczą się kabiny kapitana (gabinet, sypialnia i łazienka). Schodząc jeszcze niżej (IV) zwiedzimy kabiny oficerów, łazienkę, kuchnię i **messę** (jadalnię). Przechodząc na rufę możemy zajrzeć do ładowni przez otwarty luk, w którym po zdjęciu zakrywających go pokryw, pozostały tylko **rozpornice** tzw. **szersztoki** (patrz wspomnienia na str. 16 w poprzednim numerze). W nadbudówce rufowej i dziobowej oglądamy messę załogi, łazienkę i dwuosobowe kabiny mieszkalne. Na dziobie mieści się także skład farb i narzędzi.

*) W wypadku uszkodzenia urządzenia sterowego w sterowni, poruszanie steru odbywa się przy pomocy ręcznego urządzenia na rufie t. zw. „steru awaryjnego".

Spróbujmy z kolei poznać wnętrze samego kadłuba, skoro nadbudówki nie mają już dla nas tajemnic. W tym celu po usunięciu nadbudówek zdejmiemy z całego statku stalowe blachy, stanowiące pokład i poszycie burt (V). Odsłonił się przed nami szkielet wiązań, nadających konstrukcji statku wymaganą moc i odporność na przechyły, kołysania, rzucanie na fali itp.

Wśród wiązań widzimy: **wręgi, pokładniki** (łączące pary wręgów z przeciwnych burt), **półpokładniki** (łączące wręgi z obramowaniem luków). Na pokładnikach i półpokładnikach leży pokład główny.

Widzimy 4 **grodzie**, czyli poprzeczne ściany wodoszczelne, dzielące statek na 5 przedziałów, z których dwa skrajne mieszczą zbiorniki wody, komorę na łańcuch kotwiczny i urządzenie sterowe, w środkowym znajduje się kotłownia i maszynownia, a pozostałe — to ładownie. Usunąwszy wręgi i częściowo pokładniki z prawej burty ładowni rufowej, widzimy że przebiega przez nią tunel, stanowiący obudowę wału napędowego. Wiązań dennych nie możemy dojrzeć, bowiem zakryte są wewnętrznym pokładem podwójnego dna. Ale dotrzemy i tam. Narazie trzeba się jeszcze przyjrzeć umieszczeniu obu węglowni. Znajdują się one po obu burtach wzdłuż maszynowni i kotłowni, a zsyp do nich wyprowadzony jest aż na pokład szalupowy. Tuż przy dnie znajdują się otwory, przez które węgiel zsypuje się do kotłowni.

A czy zauważyliście, jak w kotłowni i maszynowni zapewnione jest światło dzienne i dopływ świeżego powietrza?

Środek nadbudówki śródokręcia zajmuje tzw. **szyb** maszynowni i kotłowni będący połączeniem tych najniżej umieszczonych pomieszczeń ze światem zewnętrznym.

Skoro tak bezlitośnie obłupaliśmy nasz statek ze „skóry" nie zawahamy się napewno przed pozbawieniem go dopiero co odkrytych wiązań, zdjęciem grodzi i pokładu podwójnego dna. Zostanie smętny szczątek, przypominający ości po śledziu (VI).

Dzięki tej operacji widzimy jednak dokładnie wiązania dna tj. **denniki** i **kil**, maszynę napędową, kotły i motor do prądnicy elektrycznej.

Statek, choć przez nas zniszczony, przestał być dla nas tajemnicą. Gdybyśmy usiłowali złożyć go z powrotem — wykonalibyśmy pracę stoczni.

Być może, że niejeden nowicjusz, nie obeznany ze słownictwem morskim, z wyrzutem popatrzy na „elementarz", który roi się od tajemniczych **wręg, tylnic, luków** itp.

Ładny elementarz, który trzeba czytać ze słownikiem wyrazów obcych.

A właśnie, że się mylicie. Kolego. Wszystkie te tajemnicze słowa objaśnione były w poprzednim 1-2 n-rze „Młodego Żeglarza", w omówieniu tematu III starego kursu korespondencyjnego i zadań związanych z tym tematem. Obecny odcinek elementarza morskiego zrozumiesz bez trudu, przeczytawszy dokładnie zarówno 1-2 jak i 3 (tj. niniejszy) numer, przyjrzawszy się dobrze rysunkom i fotografiom.

Trud ten napewno Ci się opłaci. Przede wszystkim zaś konieczny będzie, jeżeli chcesz rozwiązać prawidłowo poniższe zadania.

ZADANIA

1. Jeżeli pojemność brutto czyli objętość całego wnętrza statku wynosi 3 396 m^3, a z tego 35 proc. przypada na wnętrza zajęte przez maszynownię, kotłownię, węglownię, pomieszczenia mieszkalne, gospodarcze i nawigacyjne — to ile wynosi objętość pozostałych wnętrz przeznaczonych na ładunek, czyli tzw. pojemność netto statku, wyrażona w tonach rejestrowych (zapamiętałeś chyba, że 1 tona rejestrowa = 2,83 m^3)?

2. Czy dostrzegasz jakieś błędy w rysunku przedstawiającym wodowanie statku na str. 17. Wylicz zauważone błędy!

3. Ilu ludzi jest jednocześnie zatrudnionych w nocy przy obsłudze płynącego parowca? Kto to jest?

4. Która z polskich regularnych linii żeglugowych jest najdłuższa? Które statki kursują na tym szlaku?

5. Narysuj poniżej w rzucie bocznym (widziany z boku) profil parowca ze str. 14, biorąc na wzór rysunki statków na str. 9 w poprz. n-rze i na str. 6. Zwróć jednak uwagę, że nasz parowiec inaczej wygląda niż „Bug" czy „Warszawa". Nie narysuj przypadkiem widoku z góry albo szkicu perspektywicznego!

2

województwo

nazwisko i imię

adres

data urodzenia:

ZAPOTRZEBOWANIE

Jestem uczestnikiem kursu korespondencyjnego elementarnego. Zamierzam kandydować do Państwowej Szkoły Jungów*), Państw. Szkoły Rybaków Morskich*), Państw. Liceum Budowy Okrętów*) w r. 1950. Warunkom co do wieku odpowiadam (rocznik 1932-35).

Proszę o przysłanie mi formularza podania wraz z INFORMATOREM PCWM. W tym celu do koperty, w której wysyłam zadanie, wkładam zwykłą kopertę nie mniejszą niż 11,5 x 16 cm, zaadresowaną do siebie z nalepionym znaczkiem za 15 zł.

(podpis)

*) niepotrzebne skreślić.

KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY (6)

TEMAT VI

STOCZNIA

Statki rodzą się na stoczniach. Bez przemysłu okrętowego nie można sobie wyobrazić żeglugi. O osiągnięciach naszych stoczni wie dobrze każdy czytelnik „Młodego Żeglarza", orientuje się też zapewne w wielkich zadaniach, jakie stawia przed stoczniami plan 6-letni. Do ich wykonania, do oddania na służbę morską kilkudziesięciu nowych jednostek potrzebne będą wielkie zastępy stoczniowców. Opracowując temat niniejszy zastanówcie się dobrze, czy nie pociąga Was ten rodzaj pracy morskiej? Jeżeli tak — zapoznajcie się z informacjami o szkolnictwie stoczniowym, podanymi w „Informatorze PCWM".

GDZIE SZUKAĆ WIADOMOŚCI?

Numer 1-2 „Młodego Żeglarza" z roku ubiegłego zawierał najważniejsze wiadomości o stoczniach, podane na poglądowej planszy przedstawiającej jakąś wielką stocznię, w opisie wędrówki po tej stoczni i w fotoreportażu o stoczniowcach.

Również numery „Żeglarza" z r. 1948 rozesłane do uczestników kursu korespondencyjnego poruszają tematy stoczniowe. Poza tym z reguły dział „Na morskim horyzoncie" podaje bieżące informacje o pracy stoczni.

JAK UPORZĄDKOWAĆ WIADOMOŚCI?

I. ZNACZENIE PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO.

Jakie surowce są podstawą produkcji stoczniowej?

Czy wszystkie części składowe statku produkowane są na stoczni?

Na czym polega znaczenie własnego przemysłu stoczniowego?

Jakie osiągnięcia mają za sobą stocznie polskie?

Jakie zadania stawia przed stoczniami plan 6-letni?

II. ORGANIZACJA STOCZNI

Jakie są rodzaje stoczni?

Jakie są główne działy każdej stoczni?

Jakie zadania w ogólnym podziale pracy na stoczni przypadają: biurom, placom składowym i magazynom, traserniom, halom obróbki płyt i kształtowników, kadłubowniom, pochylniom, warsztatom poszczególnych specjalności rzemieślniczych, halom mechanicznym?

Jak musi być wyposażona stocznia remontowa?

III. JAK PRZEBIEGA BUDOWA STATKU.

Kto określa zadania statku?

Gdzie opracowuje się plany?

Kto zatwierdza plany?

Na czym polega I etap prac do chwili spuszczenia na wodę i jaką część całości on stanowi?

Na czym polega wykańczanie statku?

Co się odbywa przed oddaniem statku do eksploatacji?

IV. ZAWÓD STOCZNIOWCA

Ile jest poziomów wykształcenia fachowców stoczniowych?

Jakie kursy i szkoły przygotowują kadry stoczniowców?

W jaki sposób stoczniowcy przyspieszają realizację planów produkcji stoczniowej?

INFORMACJE DLA KANDYDATOW DO SZKÓŁ PCWM

PCWM wydało INFORMATOR podający szczegółowo warunki przyjęcia do szkół PCWM (PSJ, PSRM i PLBO) w r. 1950, wskazówki jak należy się zgłaszać, wzory zadań egzaminacyjnych i ogólne informacje o innych szkołach przygotowujących do zawodów związanych z morzem.

Szczególnie ważna jest wiadomość, że w r. b. do szkół PCWM przyjmowana będzie tylko młodzież z roczników 1932—1935, oraz że kandydaci mogą być kierowani na egzamin tylko przez komisje werbunkowe P.O. „Służba Polsce", które będą czynne w maju. Na komisje te mogą stawać uczestnicy kursów przysposobienia marynarskiego LM lub Kursu Korespondencyjnego w „Młodym Żeglarzu".

INFORMATOR PCWM można otrzymać w Komendach P.O. „SP" lub w Zarządach LM.

Wydany też został formularz podania, który uczestnicy kursów przysposobienia marynarskiego otrzymają od kierownictwa kursów, a uczestnicy kursu korespondencyjnego — bezpośrednio z PCWM z wypełnionym zaświadczeniem o uczestniczeniu w kursie i oceną ogólną, o ile odpowiadają warunkom co do wieku.

Aby otrzymać INFORMATOR i podanie należy zadań VI wzgl. II tematu nie nadsyłać na karcie, lecz w kopercie z wypełnionym zapotrzebowaniem, dołączając wewnątrz złożoną wpół zwykłą kopertę nie mniejszą niż 11,5 x 16 cm zaadresowaną do siebie, ze znaczkiem za 15 zł, w której PCWM wyśle odwrotną pocztą INFORMATOR i podanie.

Nowych zgłoszeń na kurs korespondencyjny dawniejszy już się nie przyjmuje. Mogą natomiast jeszcze zgłaszać się w terminie do dn. 25 kwietnia kandydaci na kurs elementarny pod warunkiem, że nadeślą jednocześnie w kopercie rozwiązania zadań tematu I (MORZE) z poprzedniego n-ru z dokładnie wypełnionym zgłoszeniem oraz zadania tematu II (STATEK), stosując się poza tym ściśle do regulaminu kursu ogłoszonego w poprzednim n-rze.

TERMIN NADSYŁANIA ZADAŃ MIJA 25 KWIETNIA.

ROZWIĄZANIE ZADAŃ TEMATU V

1. Podaj nazwy 3 gatunków ryb morskich z rysunków I—III, zaznaczając przy każdej, gdzie ten gatunek jest przez polskich rybaków poławiany i na jakie miesiące przypada sezon połowów?
   I dorsz (wątłusz), łowiony na Bałtyku przez cały rok, na M. Północnym od stycznia do maja.
   II łosoś łowiony wzdłuż brzegów polskich od listopada do kwietnia.
   III śledź łowiony na M. Północnym od lipca do grudnia.
2. Jak się nazywają i czym się między sobą różnią typy statków rybackich z rysunków IV—VI?
   VI trauler, V luger, VI kuter. Różnice między nimi podane są w punkcie II omówienia tematu V.
3. Jak się nazywa, z czego jest zrobiona, jak działa i do połowów jakich ryb jest używana sieć z rysunku VII.
   Jest to włok, robiony z bawełny (do połowów kutrowych) lub sizalu (do połowów traulerowych). Wleczony po dnie zagarnia ryby jakby do wielkiego wora, po czym zostaje podciągnięty na powierzchnię i opróżniony. Używa się do połowu ryb dorszowatych i śledziowatych.
4. Co wiesz o zawodzie rybaka dalekomorskiego?
   Obszerna odpowiedź mieści się w punkcie IV, omówienia tematu V.
5. Ile razy wzrosły nasze połowy morskie w porównaniu z okresem przedwojennym?
   4,3 razy

Sposób obliczenia: Na str. 15 poprz. n-ru podano, że 140 000 t stanowi 130 proc. połowów osiągniętych w dziesięcioleciu przedwojennym. Wynika z tego, że złowiono przez 10 lat $\frac{140\,000 : 100}{130} =$ $= 107\,700$ t. a więc przeciętnie 10 770 t rocznie. Przeciętna roczna po wojnie wynosi $140\,000 : 3 = 46\,660$ t, to jest około 4,3 raza więcej niż 10 770 t.

ZADANIA:

1. Na czym polegają nowoczesne metody budownictwa okrętowego?

2. Czym się różni stocznia remontowa od stoczni produkcyjnej?

3. Jakie typy statków znajdują się w budowie lub są wykańczane na naszych stoczniach?

4. Wymień nazwy statków czynnych w żegludze, wykonanych całkowicie na polskich stoczniach.

5. Wymień nazwy statków gruntownie przebudowanych, dokończonych lub odremontowanych z wraków.

6

....
województwo

....
nazwisko i imię

....
adres

....
(data urodzenia)

ZAPOTRZEBOWANIE

Jestem uczestnikiem kursu korespondencyjnego począwszy od tematu .... *) Zamierzam kandydować do Państw. Szkoły Jungów**), Państw. Szkoły Rybaków Morskich**), Państw. Liceum Budowy Okrętów**) w r. 1950. Warunkom co do wieku odpowiadam (rocznik 1932-35).

Proszę o przysłanie mi formularza podania wraz z INFORMATOREM PCWM. W tym celu do koperty, w której wysyłam zadanie, wkładam zwykłą kopertę nie mniejszą niż 11,5 x 16 zaadresowaną do siebie, z naleplonym znaczkiem za 15 zł.

....
(podpis)

*) wypełnić.
**) niepotrzebne skreślić.

OMÓWIENIE V TEMATU

I. RYBY MORSKIE

Mięso ryby zawiera sole mineralne, witaminy i białko, które jest niezbędnym składnikiem pożywienia. 2% białka spożywanego przez ludność całego świata, pochodzi z mięsa ryb. Dla rybołówstwa największe znaczenie mają gatunki pojawiające się gromadnie i w dużych ilościach, przede wszystkim śledź i dorsz, a następnie sardynka i szprot. Do cenniejszych gatunków należy tuńczyk, makrela i łosoś. Najlepsze warunki bytowania i rozwoju mają ryby w morzach zimnych, słonych i niezbyt głębokich. Toteż na takich morzach znajdują się największe łowiska.

Polscy rybacy — poza połowami na Bałtyku uprawiają rybołówstwo na Morzu Północnym i na Atlantyku koło Islandii, a zamierzają wyprawiać się na Morze Barentsa i w okolice wysp Lofockich.

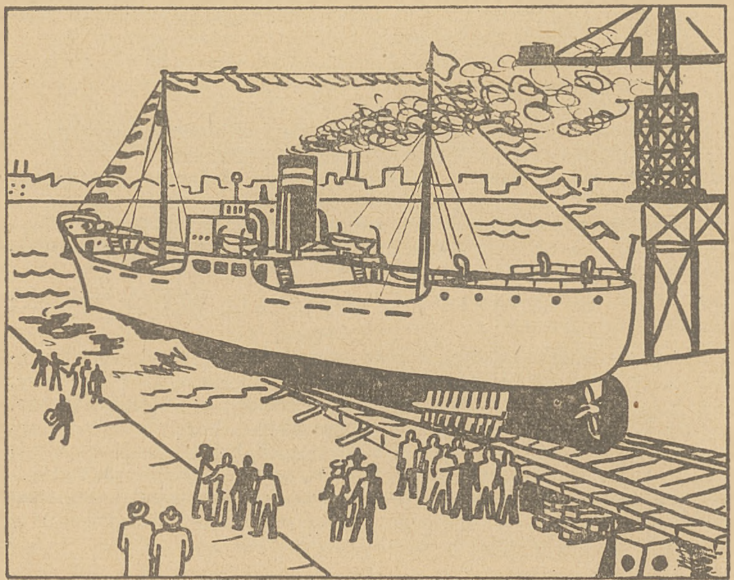
II. STATKI RYBACKIE

Łódź wiosłowo-żaglowa — jest najprostszym warsztatem pracy rybackiej, służy do połowów przybrzeżnych lub na zalewach przy pomocy haczyków i sieci zastawnych. Używają jej najbiedniejsi rybacy z osad nadbrzeżnych, gdyż nie potrzebuje ona portu, dając się wciągać na piasek.

Łódź motorowa — ma to samo zastosowanie, tylko wysiłek mięśni do jej poruszania zastąpiony został małym motorem.

Kuter — to mały statek rybacki o długości kilkunastu metrów z paroosobową załogą, łowiący na pełnym morzu przy pomocy włoka, przeważnie nie dalej jak o kilka godzin od portu, dokąd dostarcza połów, nie przekraczający kilku ton.

Luger — statek do połowów trwających do paru tygodni na odleglejszych morzach. Łowi śledzie przy pomocy sieci dryfującej, nie ciągnąc sieci. a więc nie potrzebuje on tak silnych



maszyn, jak np. trauler. Załoga lugra liczy kilkunastu rybaków. Połów z jednej wyprawy wynosi zwykle kilkadziesiąt ton śledzi, oczyszczonych i zasolonych w beczkach.

Trauler — statek nieco większy od lugra, przeznaczony do połowów dalekomorskich, wykonywanych przy pomocy wielkiego włoka. Posiada silnik o większej mocy niż luger, aby umożliwić ciągniecie sieci. Przeciętny połów w czasie wyprawy waha się koło 100 ton.

Lugrotraulery — są to jednostki dostosowane zarówno do połowów sieciami zastawnymi jak i włokami. Nieco mniejsze od przeciętnego traulera.

Supertraulery — to wielkie traulery nowocześnie urządzone, przerabiające na miejscu złowione ryby.

III. NARZĘDZIA POŁOWU

Bierne narzędzia połowów to jakby pułapki, w które łapią się ryby same. Do narzędzi tego typu zaliczamy haczyki z przynętą, na które łowi się flądry, węgorze, łososie. Dla każdego gatunku rybacy przygotowują odpowiednie haczyki i przynęty. Do biernych narzędzi zaliczamy dalej sieci zastawne tj. jakby zasłony z łączonych ze sobą sieci, ustawione albo na dnie, albo pod powierzchnią, w które w zależności od wielkości oczek i sposobu ustawienia łowi się flądry i dorsze. Podobne do nich są sieci dryfujące, przymocowane do statku i spływające z wiatrem lub prądem. Używane są one do łowienia śledzi.

Głównym i najwydajniejszym narzędziem typu czynnego jest włok — sieć o kształcie wora, którą ciągnie po dnie kuter lub trauler, zagarniając wielkie ilości napotykanych ryb. Włokiem takim łowi się dorsze i śledzie. Ostatnio wynaleziono włok „pelagiczny" — który umożliwia połów nad dnem na dowolnej głębokości.

IV. PRACA RYBAKA

Praca rybaka należy do najcięższych. W okresie połowu nie stosuje się ograniczeń co do czasu trwania pracy; wymaga dużego wysiłku fizycznego, związana jest z niebezpieczeństwem, niewygodami życia na statku na ciasnej przestrzeni zajętej w przeważnej części na rybę i narzędzia połowu. Toteż praca ta jest sowicie wynagradzana, gdyż rybak oprócz stałej pensji, otrzymuje procent od wartości złowionej ryby, co daje bardzo pokaźne sumy, zwłaszcza w sezonie połowów śledzi, które zalicza się do ryb cenniejszych.

Praca rybaka przybrzeżnego i kutrowego ma charakter nieco łagodniejszy, pozwala na odpoczynek w domu, na wstrzymanie się z wyjazdem przy grożącym sztormie, na powrót przed sztormem do portu.

Zarówno rybacy kutrowi jak i dalekomorscy, rozumiejąc znaczenie rybołówstwa dla gospodarki narodowej, w wielkiej liczbie biorą udział we współzawodnictwie pracy, dążąc do przedterminowego wykonania planu połowów, oszczędzania paliwa, reperowania statków i sieci podczas eksploatacji, osiągając w tej dziedzinie duże rezultaty.

Rybaków dalekomorskich szkoli PCWM w Państwowej Szkole Rybaków Morskich, rybacy kutrowi i przybrzeżni rekrutują się przeważnie z rodzin rybackich lub młodzieży Wybrzeża, która zapoznaje się z zawodem przez praktykę na kutrze. Kwalifikacje dalsze uzyskują ci rybacy na kursach, organizowanych dla nich przez Morski Urząd Rybacki.

V. PRZETWÓRSTWO RYBNE

Ryba — jako zwierzę zimnokrwiste, ulega po wydobyciu na powietrze szybkiemu zepsuciu. Bakterie, które znajdują się w jej organiźmie, natrafiają bowiem w cieple na doskonałe warunki rozwoju i szybko rozkładają mięso. Dlatego też ryby po złowieniu patroszy się, przemywa wodą i przechowuje w lodzie.

Zimno opóźnia rozwój tych bakterii i pozwala na dostarczenie świeżego mięsa do portu, skąd w samochodach - chłodniach lub wagonach - chłodniach doczepionych do pociągów pośpiesznych rozchodzi się po kraju. Rozprowadzeniem ryb zajmuje się „Centrala Rybna". Część połowu nie dostaje się jednak do sprzedaży w stanie świeżym lecz po przeróbce, zabezpieczającej przed zepsuciem, a to w nastepujących postaciach: jako ryba solona (dorsz i śledź), suszona (dorsz), mrożona (tzw. filety z dorsza), wędzona lub konserwowana w puszkach.

Wszelkie odpadki gromadzące się w czasie przeróbki, przesyłane są do fabryki mączki rybnej, gdzie zostają wysuszone i zmielone na mączkę, stanowiącą cenny pokarm dla zwierząt hodowlanych.

VI. PORT RYBACKI

Port rybacki jest miejscem, gdzie statki muszą szybko i sprawnie wyładować połów i przygotować się do następnej wyprawy.

W porcie rybackim musi więc znajdować się chłodnia i zarazem fabryka lodu sztucznego, zakłady przetwórstwa rybnego, jak solarnie, wędzarnie, fabryki konserw, fabryka mączki rybnej, fabryka beczek i skrzynek.

Dla umożliwienia szybkiego rozesłania ryb w głąb kraju — port rybacki powinien posiadać dobre połączenia kolejowe z zapleczem.

W porcie rybackim musi być stocznia, warsztaty naprawcze, sieciarnia, punkt zaopatrzenia w paliwo do silników i wszelki sprzęt rybacki.

Przy porcie znajduje się zwykle osiedle rybackie.

Nad całością rybactwa morskiego roztacza opiekę Ministerstwo Żeglugi. Jego organem wykonawczym na Wybrzeżu są Morskie Urzędy Rybackie. Do badań naukowych i akcji wydawniczej powołany jest Morski Instytut Rybacki.

Polskie porty rybackie znajdują się w Gdyni, w Szczecinie, w Świnoujściu, na Helu, we Władysławowie, w Łebie, Ustce, Darłowie i Kołobrzegu.

OMÓWIENIE IV TEMATU

I. OGÓLNE WARUNKI PRACY MARYNARZY

Służba na statkach choć przeważnie nie wymaga specjalnie dużego wysiłku (porównaj opowiadanie „Na wachcie" na str. 17) może w chwilach niebezpieczeństwa lub przy ciężkich warunkach atmosferycznych postawić przed załogą takie zadanie, że tylko najsilniejsi mogą im sprostać. Dlatego marynarzom stawia się wysokie wymagania co do stanu zdrowia i sprawności fizycznej (zdrowe serce, płuca i przewód pokarmowy, ostry wzrok i słuch, dobra waga i odpowiedni wzrost). Przed przyjęciem na statek po raz pierwszy, po każdej przerwie w pracy, dłuższej niż 6 miesięcy oraz co 3 lata — każdy marynarz podlega dokładnym badaniom lekarza portowego dla sprawdzenia, czy jego stan zdrowia utrzymuje się na wymaganym poziomie.

Poza wymaganiami zdrowotnymi marynarz powinien odznaczać się przytomnością umysłu, szybką orientacją a także pogodnym, towarzyskim usposobieniem, gdyż tego wymagają warunki współżycia gromady ludzi, ściśnionych na ograniczonej przestrzeni statku.

Główny urok zawodu marynarza stanowi bez wątpienia bogactwo wrażeń związane z charakterem pracy na pływającym po morzach statku. Ujemną zaś stroną tego zawodu jest oderwanie od życia rodzinnego i kraju. Na to jest jednak rada, bo marynarze mogą znaleźć zatrudnienie w obsłudze portów i żeglugi, rezygnując z wrażeń na rzecz możności założenia domu rodzinnego.

II. **KWALIFIKACJE ZAWODOWE MARYNARZY**

Dopływ nowych kadr do załóg statków kieruje się przez Państwową Szkołę Jungów w Gdyni, a oficerów szkołą Państwowe Szkoły Morskie w Gdyni i Szczecinie, do których przyjmowani są tylko absolwenci PSJ.

Absolwent PSJ, który nie szkoli się dalej w PSM — przyjęty zostaje na statek na stanowisko chłopca (wzgl. trymera) i może awansować coraz wyżej: na młodszego marynarza (wzgl. palacza lub stewarda), st. marynarza (st. palacza i st. stewarda) i dojść do stanowiska bosmana (smarownika). Jeżeli będzie miał chęć i wytrwałość może zostać oficerem — po ukończeniu kursu i zdaniu egzaminu na dyplom porucznika żeglugi przybrzeżnej (wzgl. mechanika V klasy). Z kolei w miare dalszej nauki może zdobywać nastepne dyplomy. W Polsce Ludowej awans społeczny na stanowiska oficerskie nie zależy od ukończenia PSM, lecz dostępny jest dla każdego marynarza, który ma zdolności i chęć do nauki.

Dyplomów oficerskich w służbie nawigacyjnej i maszynowej jest po pięć. Dają one coraz wieksze uprawnienia, uzależnione od zasięgu pływania statku, jego rodzaju i wielkości oraz mocy silnika.

Główne uprawnienia posiadaczy dyplomów w służbie nawigacyjnej sa nastepujące:

porucznik żeglugi przybrzeżnej — kieruje holownikami w żegludze przybrzeżnej,

porucznik żeglugi małej — może być oficerem na wszystkich statkach,

porucznik żeglugi wielkiej — może być kapitanem małego statku w żegludze po Bałtyku i M. Północnym,

kapitan żeglugi małej — może dowodzić każdym statkiem w tych samych granicach,

kapitan żeglugi wielkiej — dowodzić może każdym statkiem bez ograniczeń.

Uprawnienia posiadaczy dyplomów w służbie mechanicznej są następujące:

mechanik V klasy — może być kierownikiem maszyn o mocy do 300 koni mechanicznych (motorów do 150 KM).

Przy nastepnych dyplomach uprawnienia rozciągają się na maszyny i motory (w nawiasie) coraz wiekszej mocy:

mechanik IV klasy — do 800 KM (500 KM),
mechanik III klasy — do 1300 KM (800 KM),
mechanik II klasy — do 4000 KM (2300 KM),
mechanik I klasy — ponad 4000 KM (2300 KM).

Poza tym posiadacze dyplomów mogą być pomocnikami kapitana wzgl. kierownika maszyn (starszego mechanika).

Dla uzyskania kolejnych dyplomów trzeba się wykazać praktyką w określonym wymiarze czasu, odbytą po uzyskaniu poprzedniego dyplomu oraz w wypadku 2 dyplomów najwyższych — zdać dodatkowe egzaminy.

(Szczegółowsze informacje znajdziecie w „Morzu i Marynarzu Polskim" ze stycznia i lutego 1950).

III. **NA CZYM POLEGA PRACA NA STATKU?**

Cała załoga statku dzieli się na 3 grupy:

załogę pokładową, której zwierzchnikiem jest kapitan — zarazem zwierzchnik całego statku.

załogę maszynową — pozostającą pod bezpośrednim zwierzchnictwem starszego mechanika,

załogę hotelową — kierowaną przez ochmistrza lub st. stewarda (na mniejszych statkach).

1. **Kapitan** odpowiedzialny jest za cały statek i praca jego polega na ogólnym nadzorze nad pracą całej załogi.
2. **Oficerowie pokładowi** są pomocnikami kapitana w zakresie prowadzenia statku oraz mają powierzone sobie specjalne czynności jak opiekę na ładunkiem (starszy, czyli I oficer), opiekę nad sprzętem nawigacyjnym (II oficer), nad środkami ratunkowymi (III oficer).
   Osobne stanowisko zajmuje oficer kulturalno-oświatowy, który kieruje pracą samokształceniową i wychowawczą załogi oraz jest zastępcą kapitana.
3. **Radio-oficer** obsługuje radiostację.
4. **Starszy mechanik** odpowiedzialny jest za działalność silników głównych i mechanizmów pomocniczych.
5. **Oficerowie mechanicy** są pomocnikami st. mechanika, a II mechanik jest jego zastępcą. Pełnią kolejno służbę w maszynowni nadzorując nieustannie pracę maszyn.
6. **Elektrotechnik okretowy** dozoruje działania urządzeń i instalacji elektrycznych.
7. **Bosman** jest bezpośrednim zwierzchnikiem marynarzy pokładowych, rozdziela pracę, dopilnowuje wykonania tak jak majster w fabryce.
8. **Chłopcy pokładowi oraz młodsi i starsi marynarze** wykonywują wszelkie czynności związane z utrzymaniem statku w czystości i porządku, sterują a w warunkach złej widoczności czuwają jako obserwatorzy.
9. **Cieśla** jest pomocnikiem bosmana i wykonywuje prace z zakresu swej specjalności.
10. **Węglarze** (trymerzy) przerzucają węgiel z węglowni do kotłowni oraz usuwają popiół dla ułatwienia pracy palaczy.
11. **Palacze** umiejętnie podtrzymują ogień na paleniskach, utrzymując odpowiednie ciśnienie pary w kotłach.
12. **Smarownicy** dozorują działania maszyn. Na spalinowcach zamiast stanowisk 10—12 przewidziane są stanowiska **motorzystów**, którzy obsługują i dozorują pracę motorów.
13. **Ochmistrz** (na mniejszych statkach **st. steward**) dba o sprawy gospodarcze a przede wszystkim wyżywienie całej załogi.
14. **Kucharz** przy pomocy **mł. kucharza i chłopców kuchennych** przyrządza posiłki.
15. **Stewardzi i chłopcy kabinowi** podają jedzenie, sprzątają kabiny i utrzymują czystość wnętrz mieszkalnych.

Na statkach pasażerskich załoga hotelowa jest bardzo liczna i dzieli się na różne specjalności. Zadaniem jej jest zapewnienie pasażerom wszelkich wygód.

IV. **JAK MARYNARZE PRZYŚPIESZAJĄ DROGĘ POLSKI DO SOCJALIZMU?**

Dzięki współzawodnictwu i oszczędnej gospodarce statki zużywają mniej materiałów pędnych, nie tracą czasu na remonty, gdyż załoga dokonywuje napraw bieżąco w czasie podróży, ściśle trzymają się terminów i wykorzystują każdą godzinę cennego czasu. Dzięki starannej konserwacji — poprawił się stan maszyn, kotłów i urządzeń. Zmniejszyły się wydatki zagraniczne w dewizach na żywność — gdyż dzięki wysiłkowi załogi hotelowej podstawą wyżywienia jest prowiant zakupywany w kraju i starannie przechowywany.



GAWĘDA BOSMANA KĘDZIORY

W zeszłym roku, w grudniu, odwiedziliśmy Bremerhaven — opowiadał bosman Kędziora. — Bremerhaven, to port i miasto w samym ujściu Wezery, dobre parę mil od właściwego Bremen. Pamiętam — padał wówczas śnieg i nastrój był już nawpół świąteczny. W sklepach wprawdzie niewiele można było obejrzeć, chyba najwięcej amerykańskiej gumy do żucia, na ulicach widać było jednak pewne ożywienie, ot — zwyczajnie jak przed świętami.

Zwróciliśmy — pamiętam — uwagę na kilkoro dziewcząt i chłopców, którzy rozdawali jakieś ulotki. Zainteresowało to nas więcej, gdy zauważyliśmy, że młodzież ta stroni od patroli alianckich i od zachodnio - niemieckich policjantów. Przyjęliśmy wówczas i my jedną taką ulotkę i zatrzymaliśmy się w pierwszej bramie, aby zapoznać się z jej treścią. Czy wiecie o czym te kartki zadrukowanego papieru mówiły?... Oto demokratyczny związek młodzieży niemieckiej, w skrócie FDJ — żądał zaprzestania produkcji wojennych zabawek, a więc: armatek, czołgów, karabinów itp., produkowanych masowo w Niemczech Zachodnich. „Z takich zabawek może być krwawe żniwo" — pisano w ulotce. — „Dwa pokolenia wykrwawiły się na polach bitew. Nasze miasta noszą jeszcze ślady bombardowania... Wojna to zniszczenie. Pracujcie dla pokoju!"

Oczywiście — to tylko drobny fragment pracy niemieckiej młodzieży w walce o pokój. Inne akcje to agitacja przeciw werbowaniu Niemców do Legii Cudzoziemskiej i wysyłania ich do Vietnamu itd.

Pamiętam młodzież francuską w porcie Bordeaux manifestującą przeciw „Planowi Marshala".

Pamiętam również agitacje młodzieży włoskiej przeciw niemal faszystowskiemu reżimowi de Gasperi'ego i Scelby.

Co tu wiele mówić! — jak ziemia długa i szeroka — walka o pokój, o nowy sprawiedliwy świat — ogarnęła nieprzeliczone rzesze młodzieży demokratycznej. Bez różnicy narodowości, bez względu na kolor skóry.

Inne są formy walki w różnych krajach. Niedawno odwiedziliśmy Leningrad. Serce rośnie, gdy się patrzy na wolną i szczęśliwą młodzież radziecką. A przecież i ona walczy. Swoją pracą i nauką dopomaga ona do silniejszego umocnienia sił jej ojczyzny — Związku Radzieckiego, który stanowi trwałą ostoję światowego pokoju.

Po co ja to wszystko Wam mówię? — Bo zbliża się dzień Waszego święta — Światowy Tydzień Młodzieży. Widzę, że kolega redaktor notuje moje słowa, może to i lepiej, że trafią one dalej niż do moich słuchaczy. W obchodzie Światowego Tygodnia Młodzieży nie zapomnijcie o przyjętych na Kongresie w Budapeszcie — zobowiązaniach. Zjednoczcie wszystkie swoje siły i czerpiąc natchnienie z Leninowskiego Komsomołu, twardo stańcie na fundamencie przyjętych postulatów. Wspólnym wysiłkiem utrwalimy na pewno pokój na świecie.

Zwycięzcy lodów



W poprzednim numerze „Młodego Żeglarza" zamieściliśmy garść wiadomości o historii lodołamaczy.

Obecnie pragniemy opowiedzieć Czytelnikom jak pracują w Arktyce radzieccy ludzie i radzieckie nowoczesne, oceaniczne lodołamacze. Wyobraźmy więc sobie, że znajdujemy się na pokładzie lodołamacza „Józef Stalin", który wyszedłszy ze swej bazy dąży właśnie w kierunku Morza Karskiego, gdzie spotkać ma karawanę statków.

Głucho i donośnie brzmi nad górzystym brzegiem przeciągły ryk syreny lodołamacza, który rozpoczynając swój kolejny, arktyczny rejs, żegna w ten sposób „Wielką Ziemię". Śruba burzy wodę za rufą, coraz gęstszy dym z kominów zasnuwa niebo i horyzont.

W kabinie nawigacyjnej tkwi na posterunku oficer wachtowy. Cykają miarowo przyrządy i aparaty. Włączona echosonda, sprzężona z urządzeniem samopiszącym, wykreśla na taśmie papieru profil morskiego dna i głębokość morza.

Na stole nawigacyjnym rozłożona duża mapa Morza Barentsa. Czerwonym kółkiem oznaczono na niej bazę lodołamacza. Wiedzie od niej w kierunku tzw. „Wrót Karskich" ciemna linia ołówka. Miarowo suną po tarczy wskazówki elektrycznego zegara. W równych odstępach czasu oficer nawigacyjny zakłada słuchawki radionamiernika, który odbierając sygnały brzegowych radiolatarni, określa dokładną pozycję lodołamacza. Na mapie zjawiają się coraz to nowe kółeczka, obok których oficer pisze dokładną godzinę namiaru, a później dzień i miesiąc. Tak powstaje trasa wielkiego rejsu.

Kabina nawigacyjna zaopatrzona jest we wszystkie nowoczesne aparaty nawigacyjne. W każdej chwili można tu sprawdzić odległość od bazy, szybkość i kierunek statku, głębokość i temperaturę morza. Można stąd bezpiecznie kierować statkiem podczas polarnej nocy, we mgle czy śnieżycy, bez obawy trafienia na górę lodową, skały czy jakiś statek.

Podobnie doskonale wyposażono statek w inne urządzenia i aparatury, z taką samą troską urządzono też pomieszczenia załogi, dla której lodołamacz jest przez długie miesiące nie tylko warsztatem intensywnej, trudnej pracy, ale i domem. Toteż nie ma tu dusznych kubryków, tak często spotykanych na statkach europejskich czy amerykańskich; koje są szerokie i wygodne, po dwie w każdej kabinie. Ciągną się one wzdłuż obu burt lodołamacza, powyżej linii wodnej. Odzież, bielizna i pościel ułożona w szafach; na specjalnych etażerkach książki i czasopisma. Niewielkie biureczka, stołowe lampy i radiowe głośniki — dopełniają całości.

Równie starannie urządzone są jadalnie oraz świetlica, w której znajduje się radio, szachy, warcaby i inne gry. Dowództwo statku troszczy się i o bardziej prozaiczne potrzeby załogi: łaźnie, suszarnia bielizny, odzieży i obuwia, mechaniczna pralnia uzupełniają pomieszczenia. Jest tu słowem wszystko, czego może potrzebować człowiek w czasie kilkumiesięcznego rejsu.

Choć na dworze szaleje często sztorm lub śnieżyca, a mroźny wiatr pokrywa wszystko warstwą lodu, pod pokładem jest zawsze ciepło. Toteż załoga nie żałuje sił przy pracy, gdyż wie, że po niej czeka ją odpoczynek w odpowiednich warunkach, że czeka zdrowe, smaczne i obfite pożywienie...

*

Tym wszystkim, którzy nie byli w Arktyce, trudno jest wyobrazić sobie arktyczną burzę śnieżną. Jest ona tak silna, śnieg tak gęsty, że powietrze wygląda, jakby doń nalano mleka. Biała, lepka masa śnieżna otula natychmiast cały statek. Świat ginie i na odległość nosa nic nie widać zza białej ściany. Równocześnie maszty, nadbudówki i relingi urastają pod śnieżną masą do jakichś fantastycznych rozmiarów.

Podczas takiej burzy śnieżnej lodołamacz „Józef Stalin" podchodzi do wyspy Wajgacz. Tu, kilka mil od pola lodowego, które zakorkowało „Wrota Karskie", statek staje na kotwicy, oczekując zbliżającej się z Archangielska karawany transportowców, wiozących ładunki dla północnych portów. Ma je dalej poprowadzić poprzez lodowe bezkresy Arktyki. Do miejsca spotkania prowadzi je makarowski „Jermak", zwany żartobliwie w Arktyce „dziadkiem flotylli lodołamaczy".

Panującej wokół ciszy nie mąci najlżejszy nawet dźwięk. Mija godzina, dwie i trzy, a wokół nic nie słychać poza dźwięcznym głosem okrętowego dzwonu, na którym wachtowy wybija godziny.

Tylko w kabinie radiotelegrafisty z umieszczonego na ścianie głośnika sączy się nieprzerwanie strumień sygnałów: to „Józef Stalin" rozmawia z „Jermakiem".

Radiotelegrafista przerywa na moment nadawanie, poprawia słuchawki i rzuca:

— Zbliża się „Jermak" ze swą karawaną!

Mimo śnieżycy, załoga wylega na pokład i wsłuchuje się w okalającą statek ciszę. Po chwili wprawne ucho doświadczonych marynarzy określa nie tylko kierunek, z jakiego „Jermak" nadchodzi, ale i jego odległość.

— Dziesięć mil z prawej burty!

Powietrze rozdziera potężny, wibrujący bas syreny: dwa długie — długi — dwa krótkie — długi — to lodołamacz „J. Stalin" daje znać „Jermakowi", że już czeka na posterunku.

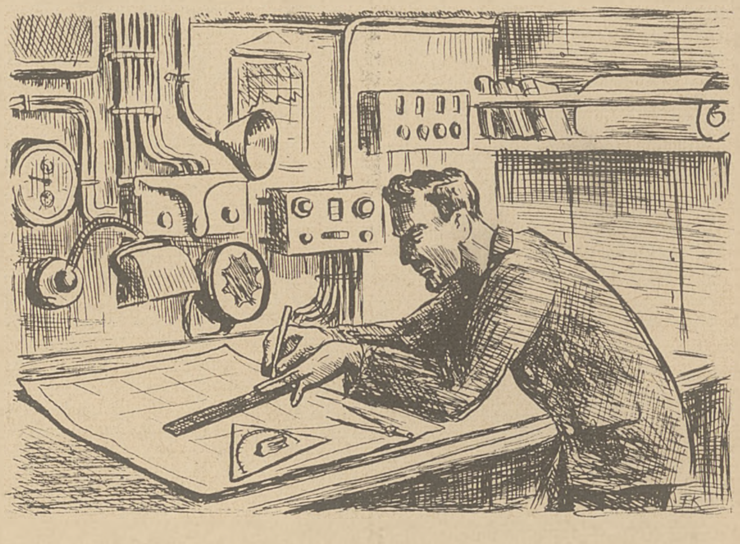
Mijają kwadranse. Do uszu stojących na pokładzie dobiega głos syreny „Jermaka", który wydaje w ten sposób polecenia idącym za nim statkom.

Gdy śnieżyca nagle się kończy, tak nagle, jak przyszła, zza białego całunu wyłania się porosły mchami i tundrową roślinnością brzeg wyspy Wajgacz. Z drugiej burty wyrasta naraz podnosząca się i opadająca na fali czarna masa dziobu „Jermaka". Karawana zakotwicza na krótko, by rankiem, przyjąwszy rozkazy z pokładu lodołamacza „Józef Stalin" ruszyć w dalszą drogę. Przeciągłe ryki syren żegnają „dziadka floty lodołamaczy", który wraca po nowe statki.

*

Zmiana wachty. Nowi, wypoczęci ludzie stają na stanowiskach, inni zmęczeni kilkugodzinną służbą schodzą do swych pomieszczeń.

Nie słychać tu stuku pracujących maszyn, nie odczuwa się



...w kabinie nawigacyjnej tkwi na posterunku wachtowy oficer...

zbytnio ruchu statku. Lecz oto lodołamacz dochodzi do tafli lodowej. Następuje uderzenie dziobem. Lód nie ustępuje, statek cofa się, nabiera rozpędu i raz po raz atakuje taflę, którą po kilku próbach rozbija.

Wtedy wzdłuż burt slychać skrzyp, chrobot i stuk, a potężny kadłub statku zdaje się przecinać pod naporem jakiejś niewidzialnej siły. Lodołamacz wchodzi w pole lodowe i przebija pierwszą drogę dla statków.

W iluminatorze widać wszystko jak na dłoni. Oto przesuwają się wzdłuż burty olbrzymie, dwumetrowej długości bryły lodu, na wierzchu pokryte śnieżnym puchem, od spodu szarozielonkawe. Poruszają się wolno, jakby leniwie ustępowały z drogi stalowemu kadłubowi statku, to znów pryskają z charakterystycznym grzechotem, zasypując grubą, litą taflę deszczem odłamków. Lód coraz szczelniej przywiera do burt statku, jakby pragnął go zatrzymać. Stojące na wierzchu kałuże wody, wyniesione na lód podczas łamania tafli, mieszają się z zieloną tonią oceanu.

Jakże zmienia się krajobraz! Jak okiem sięgnąć, gładka, zaśnieżona tafla, ziejąca pustką i tumanami śniegu porywanymi przez wiatr, błyszcząca w słońcu miliardami iskier. Niekiedy tylko przerywają ją ciemniejsze rysy pęknięć, przez które wdziera się na taflę woda.

Tymczasem za rufą lodołamacza ciągnie się skłębiona, szeroka bruzda czystej wody, z wyrzucanymi przez śruby kawałkami lodu. Tą bruzdą suną statki za lodołamaczem, jak kurczęta za kwoką.

Lód coraz grubszy. Przestaje rozstępować się przed potężną dziobnicą lodołamacza, zagradzając zda się niezdobytą przeszkodą dalszą drogę statku. Rozlegają się cztery krótkie sygnały syreną.

— Uwaga! Grzęznę w lodzie!

Wszystkie statki natychmiast zmniejszają szybkość. Z kapitańskiego mostku biegnie do maszyn rozkaz:

— Wolno wstecz!

Lodołamacz zatrzymuje się i zaczyna się wycofywać, robiąc sobie miejsce dla nabrania rozbiegu.

— Cała naprzód!

Nabierając szybkości, stalowa masa statku rusza do ataku, wsuwając się swym kilkanaście tysięcy ton ważącym kadłubem na taflę, która z głośnym trzaskiem pęka pod jego naporem. Droga się zwalnia, statki ruszają dalej.

W czasie tej szczególnej walki z przyrodą najtrudniejsze zadanie wykonuje nie stalowy kadłub, lecz wykonują maszyny i kotły statku oraz ich obsługa. Podczas, gdy maszyny statku pracują pełną mocą, umysły maszynistów zajmuje jedna tylko myśl — aby utrzymać parę pod właściwym ciśnieniem. Obniżenie ciśnienia w jednym choćby kotle, osłabi natychmiast szybkość obracających się śrub. Statek zwolni, jego atak na lód osłabnie.

Utrzymać ciśnienie pary — znaczy to ładować węgiel przez cały czas wachty — łopatę za łopatą — w przepastne, ziejące żarem czeluście palenisk. W ich czerwonym świetle błyszczą tylko białka oczu i zęby pracujących w pośpiechu palaczy. Jeszcze węgla, jeszcze! Aby głośniej szumiały kotły, aby głośniej huczały płomienie pod naporem tłoczonego przez wentylatory powietrza.

Lód nie słabnie. Statek wolno prowadzi karawanę, to rozbijając lód dziobnicą, to znów cofając się i krusząc go ciężarem kadłuba. Niekiedy cofa się do wmarzającego w rozbity lód statku, aby go oswobodzić i wraca natychmiast na swe czołowe miejsce. Każdą milę trasy trzeba zdobywać w boju.

Podobnie ciężko jak palacze pracują i maszyniści. Potężne serce statku — maszyny główne — biją bez przerwy równym rytmem. Strzałki telegrafu maszynowego raz po raz przeskakują z położenia: „Cała naprzód" na „wolno wstecz" później na „stop" i znów „cała naprzód".

Wachtowi maszyniści nie odejmują rąk od zaworów i dźwigni, wpatrzeni w te małe, czerwone, tak dziś ruchliwe strzałki, wsłuchani w lekki brzęk telegrafu. Błyszczące oliwą, potężne wały, to obracają się z niezwykłą szybkością, to znów zwalniają, by zastygnąć na moment w bezruchu i znów pędzić niezmiennie naprzód. Wszystko wokoło drży leciutko, jakby czuło respekt przed potężną siłą sprężonej pary.

Kapitan może być spokojny: nie było jeszcze w ciągu dziesięciu lat służby ani jednego wypadku, aby maszyny choć na chwilę odmówiły pracy. Na posterunku, przy zaworach i regulatorach czuwają ludzie, na których można bezwzględnie polegać: komuniści.

✱

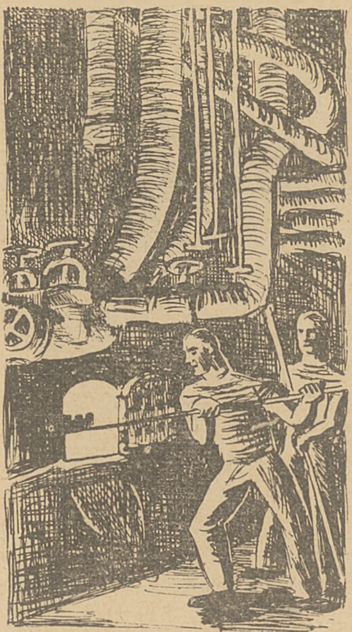
Biegną dni. Horyzont przed karawaną raz jest czysty, jaśniejący w słońcu miliardami srebrnych, śniegowych iskierek, to znów zasnuty szalejącą śnieżną ścianą.

Oto lodołamacz zatrzymał się na moment, oczekując zbliżenia się karawany. Niebezpiecznie jest oddalić się zbytnio od karawany, która w każdej chwili może być narażona na wmarznięcie. Lód jest tak gruby i twardy, że statek z trudem go pokonuje. Na domiar złego niska temperatura powoduje natychmiastowe ponowne zamarzanie. Grozi to ostatnim statkom karawany natychmiastowym wmarznięciem, a lodołamaczowi koniecznością uwalniania marudeków, co jest pracą bardzo kłopotliwą.

Naraz monotonną ciszę lodowej pustyni narusza daleki, lecz szybko zbliżający się warkot motorów. Czyżby samolot?

Tak! Oto jeden z polarnych lotników spieszy karawanie na pomoc, niosąc wiadomości z lodowego zwiadu. Samolot zniża się i krążąc nad lodołamaczem, pozdrawia go kiwnięciami płatów, przekazując równocześnie wiadomości radiotelefonem:

— Witajcie, starzy przyjaciele! Sytuacja lodowa następująca: jeśli pójdziecie o pięć stopni na południe od obecnego kursu, to w odległości 10 mil spotkacie większe przerwy w lodzie, a następnie pole ze starym, ciężkim lodem. Powinniście je obejść z prawej strony, a znajdziecie się



...błyszczą tylko białka oczu i zęby pracujących w pośpiechu palaczy...

jutro rano w przestrzeni wolnej od lodu, na czystej wodzie. Podaję właściwe koordynanty... — biegnie z głośnika równy, spokojny głos nawigatora.

Ten „głos z nieba" jest naprawdę dobrodziejstwem flotylli.

Jest jeszcze inny głos, który łączy statek z „Wielką Ziemią". To radio. Bez względu na odległość i stan pogody załoga lodołamacza może w swych pomieszczeniach słuchać koncertu z Leningradu, czy też transmisji zawodów sportowych ze stadionu moskiewskiego „Dynamo", lub koncertu życzeń dla polarników. Każdy członek załogi może w ciągu bardzo krótkiego czasu wysłać telegram do dowolnej miejscowości Związku Radzieckiego, bez względu na skomplikowany nieraz adres. Za to adres nadawcy jest bardzo prosty: „Lodołamacz „J. Stalin", Arktyka".

✱

Niezwykły, jakby się zdawało, a jednak stały zwiad lotniczy, pozwala karawanie przebrnąć ciężki odcinek trasy. Już następnego dnia znajduje się ona na Morzu Karskim. Tu „J. Stalin" zawraca, kierując się do Wrót Karskich po nową karawanę, która oczekuje tam jego pomocy i daje o sobie znać drogą radiową. Karawanę tę prowadził dotychczas jeden z radzieckich lodołamaczy, zakupiony dawniej w Stanach Zjednoczonych, lecz na skutek awarii i utraty śruby w lodach, musiał zawrócić do swej bazy.

— Popadł „amerykanin" między lody?

— Cóż, zachodnia technika „pierwszorzędna", ten lodołamacz też „silny", nie nadaje się tylko dla naszych, radzieckich lodów!

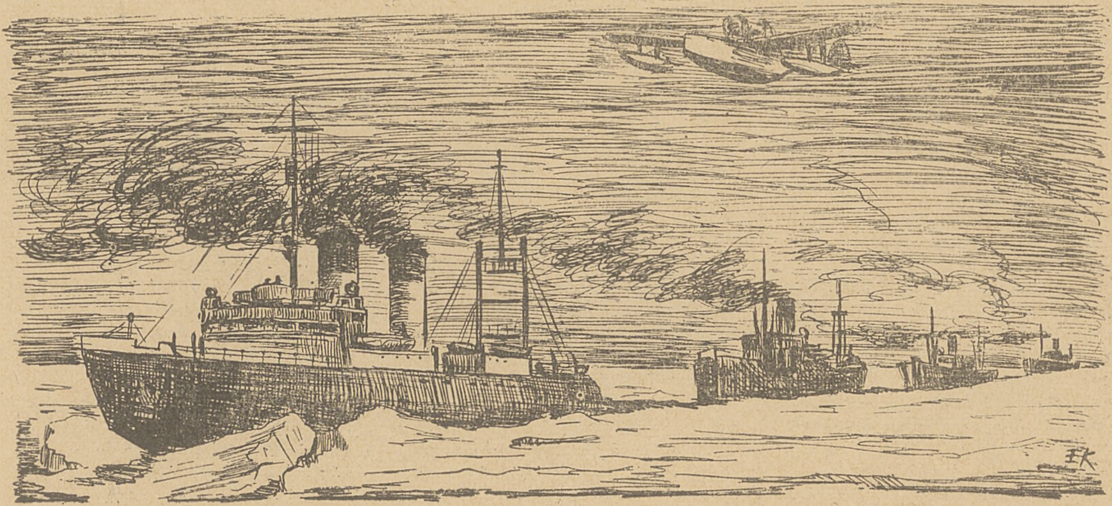
Dotarłszy do uwięzionej w lodach karawany, lodołamacz „J. Stalin" trzy razy w ciągu dnia przechodzi między wyspami Wajgacz i Nową Ziemią oswobodzając statek za statkiem i wyprowadzając je na czystą wodę. Tu utworzywszy z nich konwój, wiedzie go na wschód w kierunku Cieśniny Wilkickiego.

✱

Kilka dziesiątków lat temu, według zdania admirała S. O. Makarowa, twórcy lodołamacza „Jermak", podróż do Nowej Ziemi była przedsięwzięciem poważnym i niebezpiecznym, a wyspa Dickson było ostateczną granicą pływania statków handlowych.

A dziś? Spójrzcie na mapę! Rejs z Archangielska do Cieśniny Beringa i z powrotem odbywa się w ciągu jednego sezonu żeglugowego tak niemal prosto i łatwo, jakby to był normalny rejs poprzez inne morza czy oceany, a nie poprzez Arktykę. Ale uruchomienia Wielkiej Drogi Północnej mógł dokonać tylko Związek Radziecki, posiadający najsilniejszą w świecie flotę lodołamaczy, on też tylko może wysyłać do Arktyki karawany dziesiątków statków handlowych. A radzieccy polarnicy i marynarze dokładają starań, aby jak najszybciej uczynić z Wielkiej Drogi Północnej normalną, tętniącą życiem magistralę nawigacyjną.

opracował — S. WOLIŃSKI
ilustrował — E. KARŁOWSKI

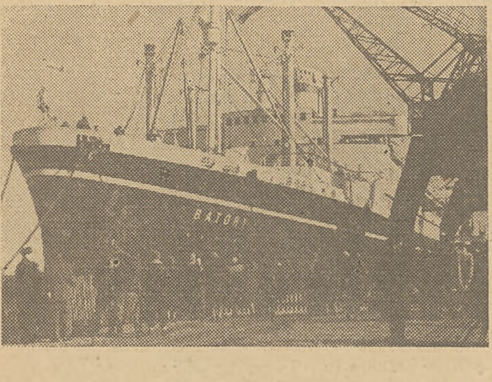


NA MORSKIM HORYZONCIE

W PIĄTĄ ROCZNICĘ

Osiemnastego marca minęło pięć lat od dnia, w którym na rumowiskach Kołobrzegu wykwitły zwycięskie czerwone i białoczerwone sztandary. W dniu tym, dzięki zwycięstwu radzieckiego i polskiego oręża, Polska weszła, po raz pierwszy w swej historii, na szeroką drogę rozwoju morskiego, na którą pchnęła ją i po której prowadzi klasa robotnicza.

Piąta rocznica odzyskania wybrzeża morskiego przypada w momencie, kiedy podsumowaliśmy już wyniki trzyletniego planu odbudowy i weszliśmy w okres realizacji planu sześcioletniego. W ogólnym



Flagowa jednostka naszej floty handlowej — m/s „Batory", dzięki wysiłkowi załogi biorącej udział we współzawodnictwie, przyspieszył podczas ostatniego rejsu swoje przyjście do Gdyni o 24 godziny.

bilansie pięcioletnim uzyskaliśmy w gospodarce morskiej następujące podstawowe osiągnięcia:

W pracy portów:
Ustalenie zdolności przeładunkowej na poziomie odpowiadającym wszelkim potrzebom gospodarczym Polski i krajów Demokracji Ludowej.
Utworzenie w Szczecinie wielkiego ośrodka portowego dla eksportu i tranzytu.

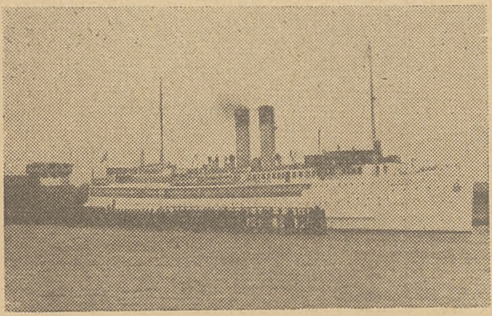
W pracy stoczni:
Całkowite wybudowanie i oddanie do eksploatacji 2 rudowęglowców. Dalsze 4 rudowęglowce na ukończeniu.
Wodowanie pierwszego statku drobnicowego i trawlerów rybackich. Rozwój produkcji mniejszych jednostek pływających.

W żegludze pełnomorskiej:
Uruchomienie 14 linii żeglugi regularnej.
Znaczne powiększenie tonażu floty handlowej.

W żegludze przybrzeżnej:
Uruchomienie regularnej obsługi żeglugowej w Zatoce Gdańskiej i na Zalewie Szczecińskim.
Znaczne powiększenie tonażu floty przybrzeżnej.

W rybołówstwie morskim:
Stworzenie flotylli traulerowej, kutrowej i łodziowej.
Przystąpienie do budowy bazy rybackiej w Świnoujściu.

W szkolnictwie morskim:
Utworzenie Państwowego Centrum Wychowania Morskiego.
Utworzenie 8 państwowych szkół dla marynarzy, rybaków i stoczniowców.



W początkach marca minęła druga rocznica uruchomienia w Świnoujściu przystani dla pełnomorskich promów kolejowych, utrzymujących komunikację pomiędzy Szczecinem a Trelleborgiem. Linia ta rozwija się pomyślnie, służąc dla przewozu pasażerów na szlaku tzw. Balt-Orient Expresu oraz dla transportu wysokogatunkowej drobnicy. Na zdjęciu — przystań promowa w Świnoujściu.

W sumie Polska Ludowa zbudowała w ciągu pierwszego pięciolecia po odzyskaniu wybrzeża gospodarkę morską jeszcze nie dorastającą do jej potrzeb, ale już tak wielką, jakiej jeszcze nigdy nie było w dziejach naszego kraju. Zbudowała zaś tę gospodarkę własnymi siłami, w oparciu o przymierze polskiej klasy robotniczej — i za jej przykładem całego narodu polskiego, z socjalistycznym Związkiem Radzieckim, ostoją pokojowej i postępowej pracy.

W piątą rocznicę zdobycia Kołobrzegu, rozkwit naszej gospodarki morskiej świadczy, iż pokolenie przodowników pracy, racjonalizatorów i mistrzów oszczędności, które wzięło obecnie w ręce ster działalności naszych portów, stoczni, żeglugi i rybołówstwa, zapatrzone w nieśmiertelną ideę Marksa i Lenina oraz wskazania Stalina, pokona wszelkie trudności na wytkniętej drodze, prowadzącej Polskę na pozycję państwa morskiego.

ŻYCIE PORTÓW

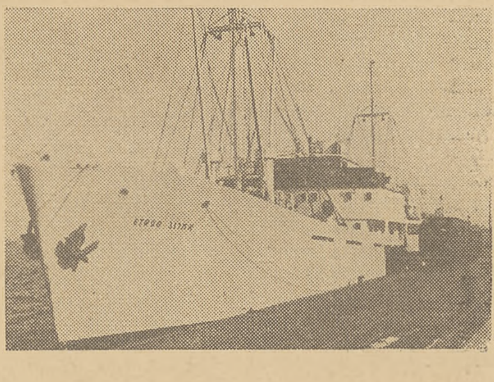
Do Gdyni zawinął w ostatnich dniach marca statek radziecki „Nikołajew", który przywiózł całookrętowy ładunek ziarna z portu Gensan w Północnej Korei. Jest to pierwszy tego rodzaju ładunek po wojnie. statek „Nikołajew" opłynął niemal całą kulę ziemską. W roku 1948 wypłynął z Morza Czarnego, przemierzył Atlantyk zawijając do portów USA i Meksyku. Stamtąd udał się na Daleki Wschód do Władywostoku, Gensan, Dairenu, by znów odbyć długi rejs do Gdyni. Po wyładunku „Nikołajew" zabierze węgiel i uda się do Włoch. Oto jak wyglądają rejsy statku eksploatowanego w trampingu.

Robotnicy Zarządu Portu Gdańsk/Gdynia zastosowali od niedawna nowy system pracy zespołowej w przeładunkach morskich. Polega on na zwiększeniu brygad robotniczych z 7 na 15 ludzi. Jak wykazały pierwsze doświadczenia, nowa metoda pracy daje doskonałe wyniki, przyczyniając się do skracania czasu postoju statków, co daje duże oszczędności. Dalsze zharmonizowanie pracy brygad robotniczych z personelem dźwigowym oraz kolejarzami zatrudnionymi przy podstawianiu wagonów na nabrzeża, przyczynia się do jeszcze większego usprawnienia przeładunków. Kilka dni temu zawinął do portu gdańskiego radziecki statek „Dimitrij Pozarskij". Natychmiast po przybiciu statku do nabrzeża brygady robotnicze przystąpiły do przeładunku i wyładowały przywieziony towar w przeciągu 137 godzin, podczas gdy norma przeładunkowa dla tego statku przewidywała 218 godzin.

Zarząd Portu Gdańsk/Gdynia zatwierdził ostatnio 3 linie regularne, łączące ten port z portami Dalekiego Wschodu, Płd. Afryki i portami Golfu. Linie te obsługiwane są przez norweskie i szwedzkie przedsiębiorstwa żeglugowe i czynne są tytułem próby już od roku.

STOCZNIE

Montaż maszyn dla pierwszych trzech rudowęglowców polskiej produkcji — „Sołdka", „Jedności Robotniczej" i „Brygady Makowskiego" trwał około 5 tygodni. Maszyna dla czwartego z kolei rudowęglowca „1 Maja" zmontowana została w ciągu



Najnowsza jednostka floty Izraela — motorowiec „Etrog", który zawinął do Gdyni w trakcie swej dziewiczej podróży z Göteborga gdzie był budowany — do Haify.

12 dni, co jest wielkim sukcesem hutników śląskich, przybyłych do Stoczni Gdańskiej aby pomóc stoczniowcom w montażu maszyny. Osiągnięcia te uzyskane zostały dzięki usprawnieniu dostaw części i materiałów potrzebnych do montażu oraz wprowadzeniu nowych metod pracy. Robotnicy pracowali na dwie zmiany i wysoko przekroczyli przewidziane normy wykonując przedterminowo powzięte zobowiązania.

W początkach marca prom kolejowy „Kopernik", gruntownie przebudowany przez Stocznię Gdyńską, odbył szereg prób. Najpierw przeholowano go ze stoczni do nabrzeża Duńskiego w Gdyni, gdzie przy dawnym pomoście, zbudowanym dla obsługi szwedzkich promów, odbyło się próbne wtaczanie i wytaczanie wagonów. W kilka dni później „Kopernik" odbył swój pierwszy rejs dla dokonania próby maszyn i próby szybkości. Wszystkie próby wypadły jaknajpomyślniej, toteż Stocznia Gdyńska w szybkim tempie poprowadzi teraz do końca pozostałe prace remontowe, polegające już głównie na budowie kabin załogi oraz estetycznie zaplanowanych kabin pasażerskich. Załoga stoczniowa zakończy przebudowę „Kopernika" do dnia 1 maja br. toteż PKP przewiduje, że od 15 maja br. „Kopernik" rozpocznie normalną służbę promową na trasie Świnoujście — Trelleborg. Kapitanem „Kopernika" został kpt. ż.w. Kubina a załogę statku w większości będą stanowili kolejarze, którzy pełnili już służbę marynarską a w czasie wojny lub później zamienili morze na stalowe szyny. Do dyrekcji przedsiębiorstwa PKP „Statek-prom" napłynęło już kilkadziesiąt zgłoszeń od byłych marynarzy, obecnie kolejarzy, spośród których zostanie ostatecznie skompletowana załoga.

RYBACTWO

Marcowe połowy rybaków morskich dają dobre wyniki, zarówno na Głębi Gdańskiej, jak w Zatoce i na łowiskach zachodnich, w rejonie Kołobrzegu i Darłowa. Średni, dzienny połów kutra podniósł się o 50 procent w stosunku do połowów w lutym. Przyczynia się do tego piękna pogoda i rozpoczynająca się koncentracja dorsza, zdążającego na tarło. Rybacy kołobrzescy i darłowscy przy połowach dorsza wyławiali ok. 5 proc. śledzi i do 10 proc. szprota. Łosoś poławiany był tylko sporadycznie w bardzo małych ilościach w pobliżu Władysławowa i Ustki, a płastugi (flądry) w Zatoce Gdańskiej.

Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Bałtyckich „Arka" znajduje się w trakcie przejmowania od jednej ze stoczni polskich — serii stalowych kutrów rybackich, ostatnio wybudowanych. Kutry te są bardzo zbliżone charakterystyką do jednostek z pierwszej serii, która weszła do służby w polskim rybołówstwie w ciągu roku 1948. Kutry stalowe zdały całkowicie egzamin sprawności i po poczynieniu kilku drobnych poprawek są obecnie produkowane w dużych ilościach. W miarę wyposażenia w sprzęt nawigacyjny nowowybudowane jednostki będą stopniowo rozpoczynały połowy na Bałtyku.

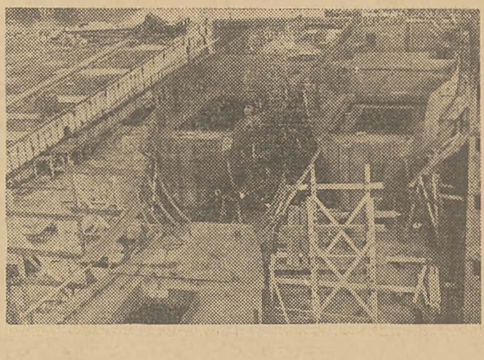
Wydział ratowniczy GAL-u rozpoczął już prace przy wydobywaniu traulera rybackiego „Neptun", który zatonął w Basenie nr 2 przy nabrzeżu Angielskim, niedaleko chłodni rybnej. Przy wraku, któ-



Rudowęglowiec „Sołdek" ładuje w Gdyni węgiel. Widok ten nie wzbudza już sensacji — pierwsze w kraju zbudowane statki zdały całkowicie swój egzamin sprawności i od szeregu tygodni pracują na równi z resztą naszej floty pełnomorskiej.

ry leży lekko pochylony, przycumował statek ratowniczy „Smok". Po uszczelnieniu kadłuba przez nurków, „Neptun" zostanie wydobyty za pomocą pontonów, czyli podobnie jak „Lech" i „Anna".

W Gdyni odbyła się konferencja poświęcona zagadnieniom rybołówstwa, w której wzięli udział wiceminister dr Widy-Wirski oraz dyr. Departamentu Rybołówstwa Morskiego, ob. Kuleszyński. Tematem obrad było sprawozdanie z rocznej działalności Komisji Normalizacyjnej Rybołówstwa Morskiego, w czasie której Komisja przepracowała zagadnienia związane z wytypowaniem i ujednoliceniem najodpowiedniejszych dla naszych terenów łowiskowych łodzi i kutrów. Zagadnienia te są poważną troską polskiego rybołówstwa. W wyniku studiów Komisja wytypowała i zaprojektowała dla Zalewu Wiślanego łódź dla połowów niewodowych i łódź dla połowów hakowych tudzież barkas żaglowy, zaś dla Zalewu Szczecińskiego i Odry łódź wiosłowo-żaglową. Dla rybaków pracujących na wodach przybrzeżnych Bałtyku najekonomiczniejszym okazał się typ łodzi żaglowo-wiosłowej i żaglowo-motorowej. Komisja opracowała również właściwy typ polskiego lugrotraulera, a także uzgodniła ogólne założenia technicznej eksploatacji dla kutra pełnomorskiego. Dalszymi tematami omawianej konferencji były zagadnienia związane z ratownictwem taboru rybackiego, ustaleniem sposobu konserwacji taboru łodziowego oraz usprawnienia naszego rybołówstwa. Część tych projektów została już zatwierdzona i wprowadzona w życie.



Rośnie nasza flota. Oto kadłuby trzech z serii pięciu drobnicowców motorowych po 650 DWT, budowanych na jednej z polskich stoczni. Jak widać, prace są już znacznie zaawansowane.

Już od dawna wśród rybaków polskich kiełkowała myśl przeprowadzenia połowów na wodach podbiegunowych. Pierwszy, który udał się na to przedsięwzięcie jest dalekomorski trauler „Jowisz", który na początku bm. wyruszył na połowy na Morze Białe, gdzie przeprowadzane będą także prace badawcze. Wyprawa trwać będzie przez cztery miesiące, w czasie których przewiduje się wykonanie poza planem połowów zimowo-wiosennych również i części połowów letnich.

TORPEDOWIEC „NIEUGIĘTY"

Wiele razy pisaliśmy już na łamach naszego pisma o różnych filmach morskich, mniej lub więcej udanych. Tym razem pragniemy podzielić się z Wami, Czytelnicy, wrażeniami z filmu „Torpedowiec Nieugięty". Jest to film o szeregowym żołnierzu, o szarym niewielkim okręcie, który z poświęceniem wykonuje swą codzienną, odpowiedzialną i trudną służbę.

Młodzi ludzie zwykli inaczej wyobrażać sobie służbę na okręcie wojennym, niż to się dzieje na „Nieugiętym". Nie ma w filmie romantycznego włóczęgostwa, tajemniczych przygód, heroicznych wyczynów. Jest za to marynarskie „dziś" — bezustanne czuwanie na wachcie, stała gotowość bojowa, sumienne wykonywanie codziennych obowiązków. Załoga nazywa siebie „szarymi ludźmi pracy na morzu" i to jest prawda.

Lecz ci „ludzie pracy na morzu" i ten okręt — pracownik morza — to ludzie radzieccy i radziecki okręt. Choć wykonuje on zwykłe, proste ale bardzo konieczne zadania, będąc i strażnikiem szlaków komunikacyjnych i konwojentem, choć nie posiada bojowych odznaczeń, dzięki swej załodze, radzieckim marynarzom, w pełni zasługuje na nazwę, jaką nosi. Jest naprawdę nieugięty.

Gdy widzimy go unikającego nieprzyjacielskiej torpedy, miotającego bomby na ukrytego w głębinie nieprzyjaciela, ostrzeliwującego wrogie samoloty, czy ciągnącego ciężki trał, wszędzie widzimy wielkie poświęcenie załogi, jej sprawność w wykonywaniu rozkazów i wielką wolę zwycięstwa.

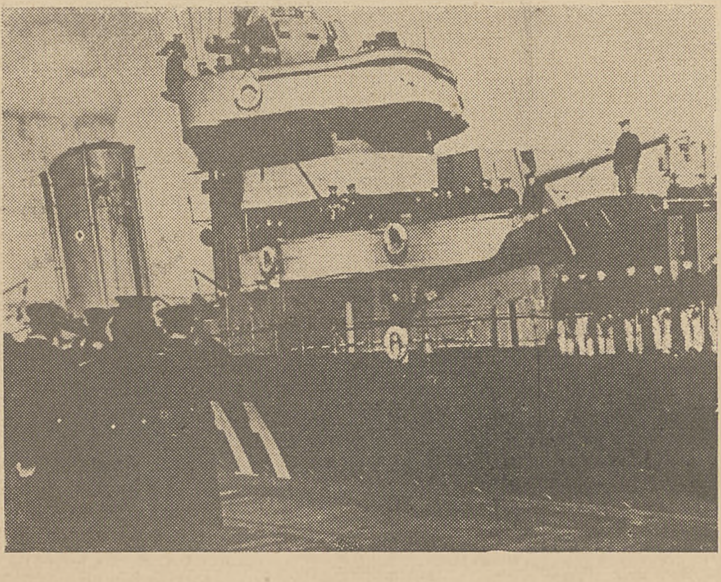
Pokazani w filmie marynarze, to prawdziwi cisi bohaterowie. Tonący torpedowiec „126" walczy do ostatniej chwili, do ostatniego pocisku, z dumnie powiewającą na gaflu radziecką banderą. A gdy ocalałym w boju marynarzom zabrakło okrętowego pokładu pod nogami, jeden z nich, choć ranny, nie waha się w imię wielkiej miłości Ojczyzny, w imię ratowania pozostałych przed okrucieństwem wroga, podpłynąć doń i rzucić niszczący granat. Bohaterem jest także radiotelegrafista ze „126", który choć umierający, do ostatniej chwili nadaje „morse'm" powiadomienie o napaści przeważającego liczebnie wroga i umiera, usłyszawszy potwierdzenie odbioru swej depeszy. Bohaterami są również wszyscy marynarze „Nieugiętego", zarówno ci, stojący na „oku", jak i torpedyści, motorzyści, czy radiotelegrafiści. Dzięki pracy, czujności i gotowości bojowej pokonują wroga.

Kiedy w bazie Polarnoje dowództwo wita bohaterskich marynarzy ze ścigaczy, które chlubnie wykonały swe zadanie w Waranger-Fiordzie, załoga „Nieugiętego" stwierdza zgodnie, że owacje te są zasłużone. Aby ich okręt mógł się również poszczycić sukcesem, postanawiają bez cienia zazdrości, tak dalekiej radzieckim ludziom, dołożyć wszelkich starań, by również odznaczyć się.

Teraz przejdźmy do opracowania filmu. Jakże różni się on od znanych nam produkcji hollywoodzkich wytwórni! Przepiękne, plenerowe zdjęcia morza, raz pogodnego i spokojnego, to znów huczącego i zalewającego sztormową falą pokład, są tak różne od sztucznych filmów amerykańskich i tak bardzo realistyczne, wybitnie podnosząc wartości artystyczne filmu.

Gra starannie dobranych aktorów jest również doskonała i tak prawdziwa, że widz, patrząc na ekran sądzi, iż ma przed sobą marynarzy z prawdziwego zdarzenia, ludzi od szeregu lat pływających na okręcie, zrośniętych z pokładem. I to jest jeszcze jednym wielkim plusem filmu „Torpedowiec Nieugięty".

Film reżyserował i główną rolę dowódcy „Nieugiętego" odtworzył świetny radziecki aktor B. Baboczkin, całość zrealizowała wytwórnia filmowa „Mosfilm".



Kurs Przysposobienia Marynarskiego Ligi Morskiej Nr 1, w Bydgoszczy podjął rezolucję wzywającą młodzież wszystkich Kursów Przysposobienia Marynarskiego do współzawodnictwa na tym odcinku. W przesłanej do Zarządu Głównego LM rezolucji czytamy:

„My, uczestnicy Kursu Przysposobienia Marynarskiego Ligi Morskiej Nr 1 w Bydgoszczy rozumiejąc znaczenie morza w realizacji Planu 6-letniego i doprowadzenia naszej Ojczyzny do socjalizmu — postanawiamy:

1. **Podnieść nasz poziom ideologiczny.**
2. **Wzmóc dyscyplinę i karność.**
3. **Podnieść poziom naukowy członków koła.**
4. **Założyć koło samopomocy koleżeńskiej.**
5. **Regularnie uczęszczać na zajęcia.**
6. **Wydawać gazetkę ścienną.**
7. **Założyć chór młodzieży.**
8. **Prenumerować czasopisma morskie.**

Wzywamy wszystkie kursy Przysposobienia Marynarskiego Ligi Morskiej na terenie całej Polski do współzawodnictwa."

Następują 33 podpisy.

Inicjatywa młodzieży bydgoskiej zostanie z pewnością podjęta przez wszystkie kursy Przysposobienia Marynarskiego Ligi Morskiej.

Wszyscy do walki o miano najlepszego kursu Przysposobienia Marynarskiego!

To będzie nasza odpowiedź na apel czołowego rębacza, przodownika i racjonalizatora Markiewki, to będzie nasz wkład w szybszą realizację Planu 6-letniego, w ciągu którego mamy dać krajowi nowe, ludowe kadry morskich specjalistów.

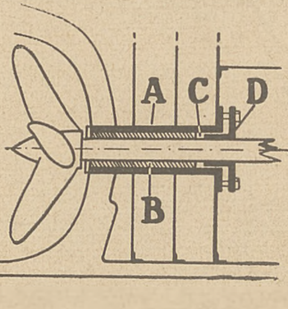


Zdzisław Dzierżon, Częstochowa. Poniższy rysunek wyjaśni Wam owe tajemnicze skróty. Dla określenia kierunku na morzu przyjęto od dawna podział horyzontu na 32 tzw. rumby. Rumb jest to kąt równy 1/32 okręgu koła. Rumby otrzymały nazwy od kierunków świata. Rumby, oznaczone numerami 8, 16, 24 i 32 oznaczają kierunki główne: **wschód** (O), **południe** (S), **zachód** (W) i **północ** (N). Między nimi leżą pośrednie kierunki o nazwach dwuczłonowych: 4 — **północny wschód** (NO), 12 — **południowy wschód** (SO), 20 — **południowy zachód** (SW), 28 — **północny zachód** (NW). Pozostałe 8 rumbów parzystych nosi nazwy trójczłonowe, budowane w ten sposób, że przed nazwą dwuczłonową (4, 12, 20, 28) wstawia się nazwę w postaci przysłówka utworzonego od nazwy głównego kierunku, otrzymując w ten sposób nazwę kierunku znajdującego się pośrodku. A więc rumb 2 nosi nazwę **północno północny wschód** (NNO), 6 — **wschodnio północny wschód** (ONO), 10 — **wschodnio południowy wschód** (OSO), 14 — **południowo południowy wschód** (SSO). Pozostałe 16 rumbów nieparzystych nosi nazwy składające się z nazwy jednego z czterech kierunków głównych lub czterech pośrednich z



podaniem odchylenia ku odpowiedniemu kierunkowi głównemu. Np. rumb 1 nazywa się **północ ku wschodowi** (N t O), 3 — **północny wschód ku północy** (NO t N), 5 — **północny wschód ku wschodowi** (NO t O), 7 — **wschód ku północy** (O t N) itd. Skrót N, O, S, W i t oznaczają obcojęzyczne nazwy kierunków świata: Nord, Ost, Süd i West oraz przyimek ten — ku. W obiegu znajduje się również terminologia angielska: north — północ (N), East — wschód (E), south — południe (S) i west — zachód (W). Przyimek „ku" brzmi po angielsku „by". Podział na rumby został poniechany na rzecz dokładniejszego podziału na 360 stopni, przy czym kierunki można liczyć albo systemem okólnym od 1—360 stopni, albo też tzw. systemem ćwiartkowym w 4 ćwiartkach po 90° od północy ku wschodowi, od północy ku zachodowi, od południa ku wschodowi i od południa ku zachodowi. Przy systemie ćwiartkowym podawać trzeba nazwę ćwiartki i ilość stopni np. północ 45 wschód (N 45 O, wzgl. N 45 E), co w systemie 360° równa się również 45°, a w systemie rumbowym odpowiada NO wzgl. NE. Dalszy przykład: południe 45 wschód = S 45 O (S 45 E) = 135° = SO (SE).

Z. Frankiewicz, Łódź. Zamieszczony poniżej rysunek wyjaśni Wam dokładnie, jak jest skonstruowane łożysko, poprzez które wał śruby wychodzi na zewnątrz kadłuba. Zarówno



rysunek, jak i objaśnienie do niego wzięliśmy z książki A. Garnuszewskiego „Budowa Okrętu". Objaśnienie brzmi następująco:

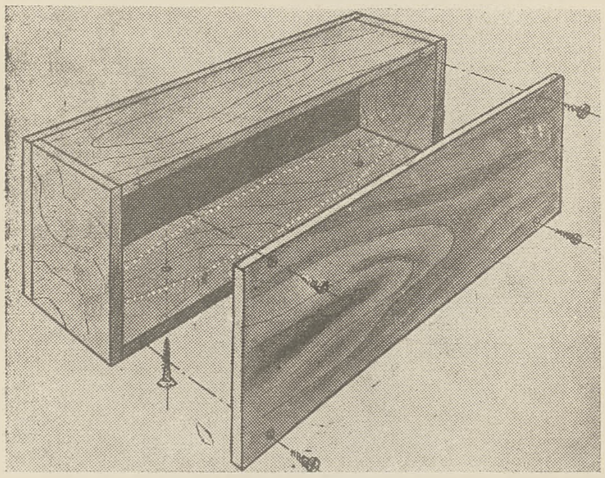
„Począwszy od tylnej grodzi zderzeniowej wał śrubowy wchodzi do tzw. pochwy przyśrubowej (A). Wewnątrz tej stalowej, lanej pochwy wstawia się cienką rurę z brązu i umieszcza wzdłużne listwy z drzewa gwajakowego (B), wyróżniającego się trwałością i tłustością włókien. Na tych listwach obraca się koniec wału śrubowego. Wał na przestrzeni pochwy przyśrubowej również posiada brązową licówkę. Wszystko to robi się w celu zmniejszenia tarcia wału śrubowego o pochwę. Biorąc pod uwagę, że dozór nad tym końcowym łożyskiem wału jest niemożliwy z braku dostępu, chłodzenie odbywa się tylko dzięki wodzie, która ma możność przenikania między listwami. Ażeby woda, która jest w pochwie, nie dostała się do wnętrza statku, na grodzi zderzeniowej od wewnątrz statku ustawia się dławicę zapełnioną szczeliwem (C), naciskanym za pomocą tulei pochwy przyśrubowej i sworzni, wstawionych w jej kołnierz, a zamocowanych na grodzi wodoszczelnej (D)". Pozdrowienia.

UWAGA UCZESTNICY KONKURSU MODELARSKIEGO

OTO JAK POWINNO WYGLĄDAĆ OPAKOWANIE MODELU: Z deszczułek lub dykty (co najmniej 1 cm grubej) zbijamy skrzynkę tak wielką aby mieścił się w niej swobodnie model i aby było jeszcze od góry i z boków po ok. 1 cm luzu. Jedną z bocznych ścian skrzynki robimy odejmowaną. Model wsuwamy do skrzynki i poprzez jej dno przykręcamy mocno co najmniej dwoma wkrętkami (śrubami) do drzewa. Następnie takimiż wkrętkami przykręcamy boczną ścianę, zamykając w ten sposób skrzynkę. Należy pamiętać aby uprzednio nawiercić w owej ścianie i dnie skrzynki otworki takiej samej średnicy co i średnica użytych śrubek, zaś w dnie modelu i w miejscach naznaczonych na rysunku krzyżykami — otworki o połowę mniejszej średnicy.

Zaśrubowaną skrzynkę zabezpieczamy dla pewności drutem i zaopatrujemy — poza adresem — w duży, czytelny napis: „OSTROŻNIE — NIE ODWRACAĆ — TU GÓRA!"

Należy również pamiętać by do dna przesyłanego na konkurs modelu przylepić karteczkę z imieniem, nazwiskiem, wiekiem, zawodem oraz adresem wykonawcy. Karteczkę — miast przylepiać — można również przyczepić delikatnym drucikiem.



DO WIADOMOŚCI PRENUMERATORÓW

W związku z przejęciem od dnia 1 kwietnia br. kolportażu czasopisma „Młody Żeglarz" przez PPK „Ruch" prosimy należność za prenumeratę (przedpłaty) nadal wpłacać na dotychczasowe konto PKO XI-5494, podając nowego właściciela konta: PPK „RUCH", ODDZ. WOJ. W GDAŃSKU. PRENUMERATA POCZTOWA „MŁODEGO ŻEGLARZA".

Wszelką korespondencję związaną ze sprawami prenumeraty należy kierować pod adresem: PPK „Ruch" Gdańsk, Narwik, barak 27.

Przypominamy, że czasopismo wysyłane jest tylko po uprzednim otrzymaniu należności.

*

WARUNKI PRENUMERATY „MŁODEGO ŻEGLARZA"

Prenumerata „Młodego Żeglarza" za cały rok 1950 wynosi 300 zł (10 zeszytów), a za półrocze — 150 zł. Pieniądze najlepiej przesyłać przez PKO na konto XI-5494, przy pomocy czeku, który można nabyć w każdym urzędzie pocztowym.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

(red. A. Nowakowski)

ARYTMOGRAF

Po odgadnięciu klucza pomocniczego, wpisać na miejsce liczb w podanej figurze odpowiadające im litery i rzędami poziomym. odczytać rozwiązanie.

Klucz pomocniczy:

6 — 7 — 14 — 20 — 21 — 10 — 15 — 5 — 7 — 19 = Precyzyjny aparat artyleryjski na okręcie wojennym.

11 — 16 — 9 — 13 — 3 — 17 — 9 = Popularne ryby morskie.



18 — 21 — 19 — 22 — 15 — 6 = Człowiek trudniący się holowaniem na linie statków rzecznych, popularny ongiś nad Wołgą.

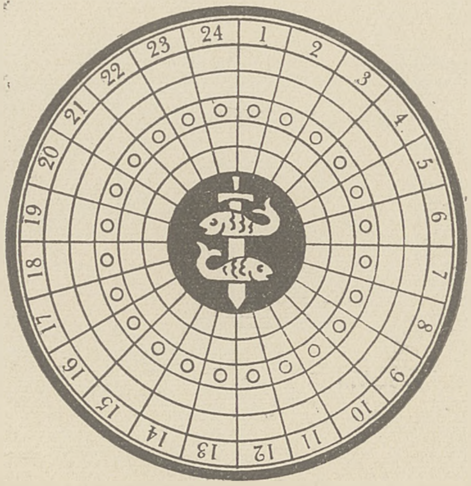
1 — 4 — 2 — 23 — 15 — Ląd otoczony ze wszystkich stron wodą.

8 — 21 — 12 — 15 — Lina konopna lub stalowa służąca do umocowywania statku przy nabrzeżu.

KOŁÓWKA

Do podanej figury wpisać dośrodkowo 24 wyrazy sześcioliterowe o poniższych znaczeniach. Czwarte litery tych wyrazów dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) W gwarze marynarskiej „dobry marynarz", a dosłownie „człowiek morza"; 2) Liny służące do ustawiania żagli pod odpowiednim kątem do wiatru; 3) Pomieszczenie załogi stałej na mniejszym statku; 4) Górny żagiel na szkunerach; 5) Paliwo płynne lub stałe (w liczbie mnogiej); 6) Wysadzenie sił zbrojnych na obszarze opanowanym przez przeciwnika drogą morską lub powietrzną; 7) Mała łódeczka wiosłowa lub motorowa, służąca do komunikacji z lądem (wspak); 8) Część załogi statku lub okrętu pełniąca jednocześnie służbę w czasie pływania; 9) Pośrednik pomiędzy armatorem a władzami portowymi oraz załadowcą. Opiekun statku w porcie; 10) Żaglowiec arabski o skośnych żaglach; 11) Kuchnia okrętowa; 12) Rozbójnicy morscy; 13) Kierownik małej lub średniej jednostki morskiej, który uprawnienia zdobył długoletnią praktyką; 14) Personel potrzebny do obsługi statku; 15) Miasto na polskim wybrzeżu; 16) Wiatr wiejący w płn. części Oceanu Indyjskiego; 17) Krótki a nagły i gwałtowny powiew wiatru (wspak); 18) Drzewce mające na celu rozparcie lin usztywniających górną część masztu na boki; 19) Obszar wody otoczony wąskim pasem lądu stanowiącego wysepkę koralową (wspak); 20) Okręt wojenny niszczący flotę handlową przeciwnika na morzach położonych daleko od terenu wojny; 21) Człowiek zajmujący się właściwym rozlokowywaniem ładunku mesowego we wnętrzu statku (wspak); 22) Typ żaglowca chińskiego; 23) Przedni, trójkątny żagiel na żaglowcu (wspak); 24) Inaczej „wyścigi" statków, jachtów lub łodzi wiosłowych.



Rozwiązanie zadań nadsyłać należy do dnia 20 kwietnia 1950 roku pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe". Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań, przyznanych zostanie drogą losowania

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NUMERU 1/2

REBUSIK — **Lotniskowiec** (lotnisko — wiec).
ARYTMOGRAF — **Polskie morze — wiecznie nasze** (topsel, Narew, miecz, kil).
MAGICZNA FIGURA — **Kasztel, szkuner, pelengi.**

Za dobre rozwiązanie zadań z n-ru 1/2 nagrody książkowe otrzymują:

1. Zbigniew Derfert — Bydgoszcz, ul. 20 stycznia.
2. Stanisław Makieła — Gdynia PSRM.
3. Trzyletnia Państw. Szk. Jungów (kl. D-m).
4. Feliks Michałowski — Pisz, ul. Wojska Polsk.
5. Władysław Niedzielko — Sopot, ul. 22 lipca

SŁOWNICZEK TERMINOLOGII MORSKIEJ

użytej w treści numeru

BULAJ — okrągłe okno w burcie statku lub w ścianie nadbudówki. „Zrobić bulaja" — wytrzeszczyć oczy na skutek zdziwienia czy przerażenia.

ECHOSONDA — (inaczej sonda akustyczna). Sonda mierząca głębokość morza czasem, jaki upływa od nadania dźwięku pod dnem statku, do chwili jego powrotu po odbiciu się o dno morskie. Sondy takie pracują na dźwiękach słyszalnych lub na ultradźwiękach.

„FRAM" — w języku norweskim znaczy „naprzód". Nazwa statku polarnego, na którym Nansen, Amundsen i Sverdrup — badacze okolic podbiegunowych — dokonali szeregu podróży arktycznych.

GRÓDŹ ZDERZENIOWA — przednia i tylna. Najczęściej stalowe, wzmocnione żebrami szczelne ściany, odcinające pierwszą przednią lub pierwszą tylną komorę statku. W razie rozbicia przodu lub tyłu, przeciwdziałają dostaniu się wody do wnętrza reszty statku. Inaczej zwane grodziami kolizyjnymi od słowa kolizja — wypadek, zderzenie.

GWAJAK — (nazwa łacińska guajacum officinale) — drzewo środkowo-amerykańskie, bardzo twarde, mocne i ciężkie (tonie w wodzie). Robi się z niego łożyska wałów pracujących w wodzie. Dzięki wydzielanemu przez to drzewo olejowi, łożysk takich nie trzeba smarować.

KRYPA — jednostka pływająca bez napędu własnego, służąca w porcie do podwożenia ładunku do statków. Krypa węglowa — służy do podwożenia węgla, krypa ropowa — do podwożenia ropy itp. W sensie żartobliwie ujemnym — niezgrabny, powolny, trudny do prowadzenia statek (wzgl. łódź).

LABRADOR — półwysep na wschodnich wybrzeżach Kanady. W okolicy Labradoru ścierają się dwa prądy: zimny prąd labradorski i ciepły Golfstrom. Ocean Atlantycki w okolicy Labradoru jest bardzo obfity w ryby. W końcu X wieku Labrador znany już był Wikingom.

MIDSZIP — środkowa część statku, albo komenda dla sternika nakazująca ustawienie płetwy sterowej w linii diametralnej (wzdłuż) statku.

NEPTUN — mitologiczny bóg morza, inaczej Posejdon, przedstawiany przeważnie z trójzębem (oszczepem o trzech zębach) w dłoni.

PAK — rodzaj lodu pokrywającego morza podbiegunowe. Składa się z masy drobnej kry pokrywającej szczelnie całe połacie morza. Pak wędruje z wiatrem albo prądem. Pakiem nazywamy również substancję smołopochodną, wchodzącą w skład uszczelniacza pokładowego — masy, którą na gorąco zalewa się szczeliny między klepkami pokładu okrętowego.

„POLBRYT" — skrót nazwy: Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe. Zajmowało się ono przed 2 wojną światową eksploatacją linii żeglugowych między Polską a W. Brytanią. Obecnie zespolone z G.A.L-em i „Żeglugą Polską".

PROZERPINA — małżonka Neptuna, córka mitologicznej bogini ziemi — Ceres.

RADIOLATARNIE — nadawcze stacje radiowe rozsiane wzdłuż wybrzeża obfitującego w przeszkody nawigacyjne. Każda radiolatarnia ma oprócz nazwy swój charakterystyczny sygnał, który powtarza bez przerwy i który umieszczony jest w spisie radiolatarni. Oprócz radiolatarni pracujących stale, mamy i takie, które uruchamia się tylko w czasie mgły. Statek namierza co najmniej dwie radiolatarnie radionamiernikiem i z przecięcia się kierunków na nie, otrzymuje swoją pozycję.

RADIONAMIERNIK — radioaparat odbiorczy o kolistej pionowo ustawionej, obracalnej antenie. Obracanie anteny w płaszczyźnie poziomej w czasie słuchania stacji, daje mocniejszy odbiór lub całkowity jego zanik, co z kolei pozwala określić kierunek kompasowy słuchanej stacji. Kierunki na dwie stacje naniesione na mapę, dają nam w punkcie przecięcia pozycję statku.

SULZER — szwajcarska fabryka silników tej samej nazwy. Silniki Sulzera wyrabia szereg krajów na podstawie licencji.

TARCZA STRZELNICZA — duża drewniana lub drewniano-płócienna ściana, ustawiona na tratwie i holowana przez jakiś okręt lub holownik na długiej linie. Służy jako ruchomy cel dla ćwiczeń ostrego strzelania artylerii okrętowej lub artylerii nadbrzeżnej.

TRYTON — mniejszego znaczenia bożek morski, odpowiednik leśnego fauna. Trytony stanowiły orszak Neptuna.

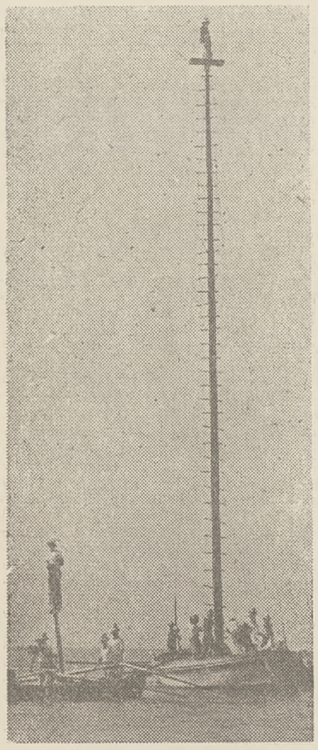
Wydaje: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.
Redaguje Zespół.
Adres redakcji:
Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20
Adres administracji:
PPK „Ruch", Gdańsk-Narwik, barak 27
Konto PKO: XI-5494.





TO NIE POPISY CYRKOWCA

— to obserwator ze specjalnego niezwykle wysokiego masztu, ustawionego na rybackiej feluce, obserwuje powierzchnię morza w poszukiwaniu charakterystycznej smugi na wodzie, zdradzającej obecność ryby-miecza. Gdy tylko dojrzy ślad wnet daje znać zgromadzonym wokół feluki barkom i

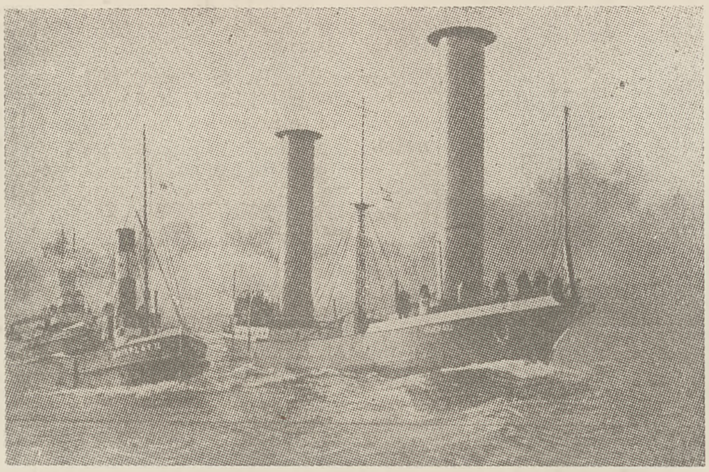


rybacy spiesznie udają się we wskazanym kierunku, by polować na ową cenną i ciekawą rybę przy pomocy harpunów. Nie mało zręczności trzeba aby w dogodnym, nieraz na ułamek sekundy krótkim momencie, ugodzić śmiertelnie ręcznym harpunem często ponad stukilowego niezwykle zwinnego przeciwnika. Łowy te — przypominające nieco polowania na wieloryby — odbywają się rok rocznie od czerwca do września w Cieśninie Messyńskiej i obfitują w dramatyczne momenty. Ryba-miecz, posiadająca bo-



wiem górną szczękę rozwiniętą na kształt miecza, atakuje nim nie tylko inne ryby i ludzi, ale nawet wieloryby i jednostki rybackie. Ma przy tym taką siłę, że potrafi przedziurawić poszycie łodzi i zatopić ją.

PŁYWAJĄCE DZIWOLĄGI (4)



„Żaglowiec bez żagli" — tak nazywano słynny w latach 1924-26 — statek rotorowy „Buckau" wybudowany przez niemieckiego konstruktora Flettnera. Statek ten zaopatrzony był w dwa cylindry blaszane o średnicy 2,8 m i wysokości około 16 metrów, ustawione na kształt masztów na baku i rufie. Cylindry te, napędzane przez niewielkie motorki elektryczne, obracając się wokół swoich osi, wytwarzały wir powietrzny, który w połączeniu z naturalnie wiejącym wiatrem stawał się powodem różnicy ciśnień przed- i za rotorami, co z kolei powodowało posuwanie się do przodu całej jednostki. Pomysł takiego napędu okazał się jednak z wielu względów niepraktyczny i „Buckau" pomimo ogromnej reklamy, jaką mu Niemcy robili, powędrował do lamusa.

NAJSTARSZY KLUB ŻEGLARSKI ZSRR

W roku bieżącym najstarszy radziecki klub żeglarski w Nikołajewie nad Morzem Czarnym święcić będzie 61 lat swego istnienia. Klub ten posiada ponad sto różnych jachtów i łodzi żaglowych, bazujących w kilkunastu przystaniach klubowych, rozrzuconych nad limanem Dnieprobużskim.

Doskonałe warunki nawigacyjne, nowoczesny sprzęt i doskonali instruktorzy — wszystko to przyczyniło się do wyszkolenia w ciągu tych kilkudziesięciu lat tysięcy miłośników sportu żeglarskiego, którzy nieraz z powodzeniem sięgali po zaszczytny tytuł mistrzów ZSRR.

Wychowankowie nikołajewskiego klubu nie zawiedli też podczas ostatniej wojny, wsławiając się wielokrotnie w służbie na morzu. Nazwiska Bohatera Związku Radzieckiego kontradmirała Egipko, kapitana Kołbasnika, kapitana II rangi Bokardżyjewa zna cały kraj i Flota Radziecka.

W roku ubiegłym klub zorganizował ponad 30 różnych imprez i regat, wiele dłuższych i krótszych rejsów, a jednostki jego pokaźnej flotylli przebyły łącznie kilkadziesiąt tysięcy mil pod żaglami. Zbliżający się sezon żeglarski zapowiada się równie interesująco.

JAK WYSOKIE SĄ FALE MORSKIE

Studiowanie fal morskich interesowało ludzi od wieków, jednak do dziś zagadnienie to nie zostało należycie zgłębione. Jest rzeczą wiadomą, że przeciętna wysokość zwykłych fal morskich wynosi od 2 do 4 metrów. Na pełnym morzu fale mogą jednak rosnąć do 8 metrów, zaś przy bardzo burzliwej pogodzie przekraczają nawet 10 metrów wysokości. Długość największych fal, liczona od grzbietu do grzbietu, wynosi około 270 metrów. Zimą 1941 roku zaobserwowano na Atlantyku falę, w której ściana wodna mierzyła ponad 30 metrów wysokości. Daje to wyobrażenie o niebezpieczeństwach, na jakie niekiedy napotykają statki oceaniczne. Szybkość posuwania się fal morskich wynosi przy średnim wietrze około 30 kilometrów na godzinę, zaś podczas burzy do 50 km/godz.



— Ahoj! Rozbitkowie! Czy potrzebujecie pomocy?
— Tak! Pożyczcie nam korkociąga!

ZASZCZYTNE KOLIGACJE

Dawne to były czasy, kiedy na morzach straszył rejowy żagiel i wycięty w kształcie głowy smoka, dziób łodzi Wikingów.

Znane są wszystkim ich szaleńcze wyprawy, których powodzenie zależało nie tylko od wielkiej odwagi tych żeglarzy, ale także od doskonałych statków, które budowali.

Nie byle jakie to musiały być łodzie, jeżeli Wikingowie przepływali na nich Północny Atlantyk w podróżach swoich do Grenlandii i Labradoru, lub Zatokę Biskajską w drodze na Morze Śródziemne.

Znamy te piękne statki z wykopalisk, ale niewielu chyba wie

— że jeszcze w roku 1873 norwescy rybacy z Drontheim i Cap Stadt, budowali swoje rejowe łodzie rybackie na wzór łodzi Wikingów,

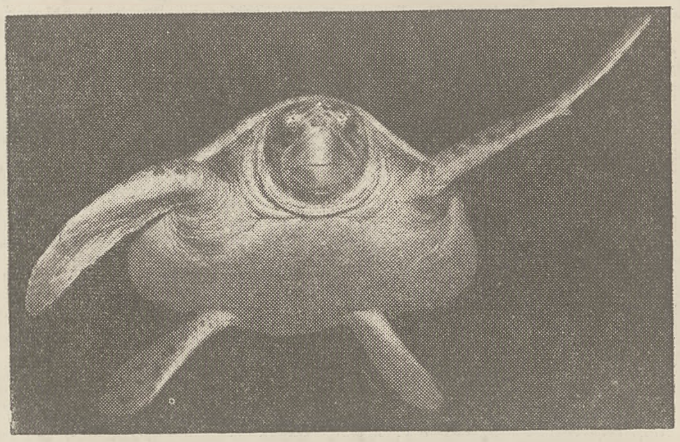
— że znakomity konstruktor norweski Colin Archer, którego dziełem był „Fram" Nansena, budował kutry rybackie i łodzie kształtem bardzo przypominające łodzie Wikingów,

— że — kto wie, czy Wikingowie zahaczywszy o nasze wybrzeża, nie zostawili na piaskach Zalewu Wiślanego jakiejś ze swoich łodzi, która miejscowym rybakom posłużyła jako wzór.



Bo żaglowe „barkasy" rybackie z Zalewu Wiślanego dosyć mocno przypominają łodzie Wikingów i w dodatku do dziś dnia używają żagla rejowego (patrz zdjęcie).

WIOŚLARZ MÓRZ POŁUDNIOWYCH



Żółw, który płynie wprost na nas, jest przedstawicielem gatunku żółwi morskich, przystosowanych do życia w wodzie przez przemianę łap w płetwy.

Ruchy płetw sprawiają wrażenie wiosłowania. Przebierając nimi, ugania się ten potężny, metrowej długości gad za stanowiącymi jego pokarm rybami i skorupiakami, które po złapaniu miażdży silnym ale bezzębnym pyskiem.

Niebezpieczeństwo grozi mu w porze rozrodu, gdyż samice składają jaja tylko na plażach i wtedy stają się łatwym łupem człowieka.

WPW Gdynia — 415 — 3. 50 — 15 000. W-1-10570